HEFT 22 / BERLIN, 12. DEZEMBER 1939

Der Adler

PREIS 20 Pf.
frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFTFAHRTMINISTERIUMS

SONDERHEFT

Frankreichs Aufmarsch entschleiert!

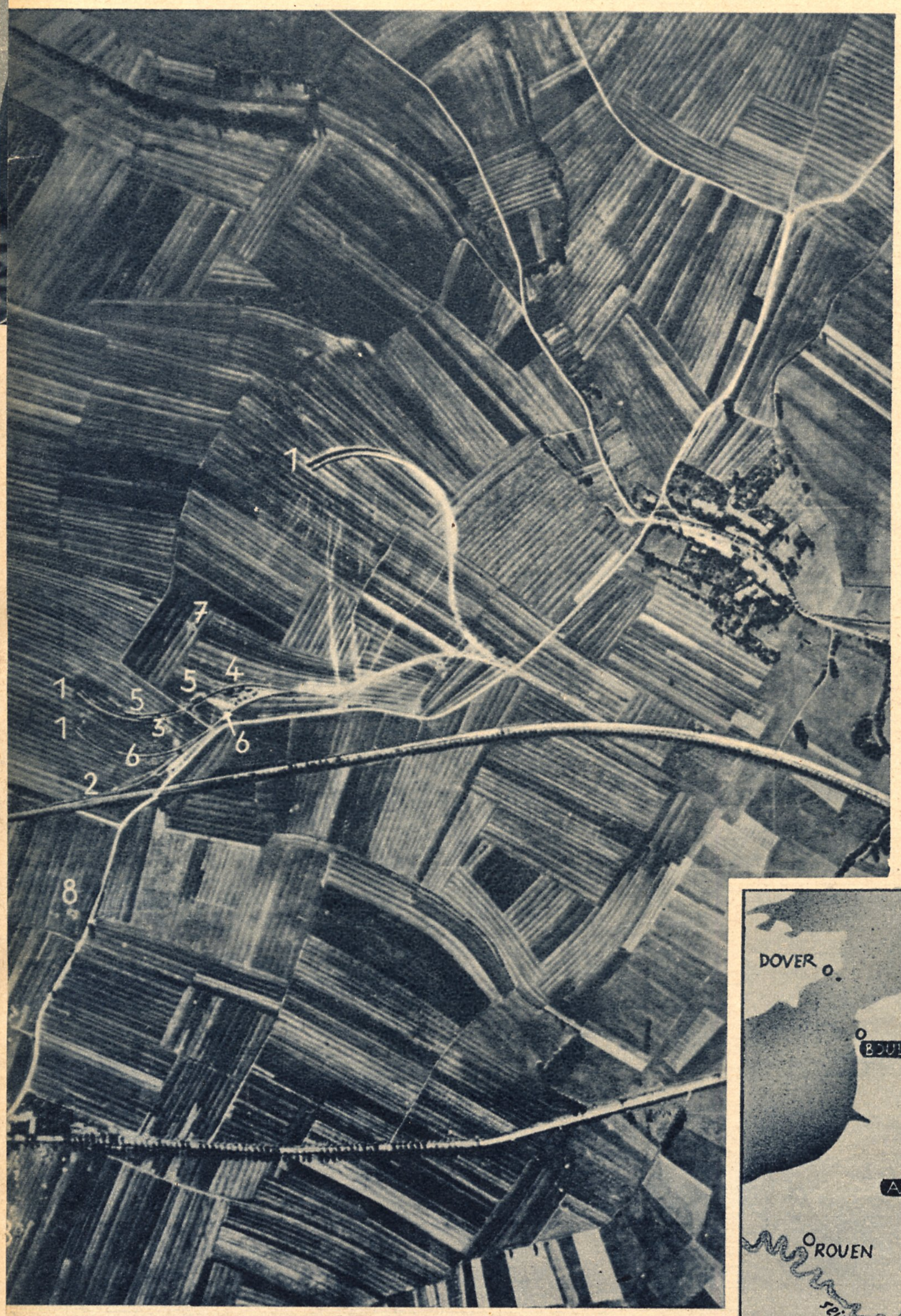
Im Höhenflug über Frankreich

Tag für Tag sind die deutschen Fernaufklärer über ganz Frankreich unterwegs, vom Küstengebiet hoch oben im Norden bis tief hinein in die Landschaften des Südens. Auch sie stehen im Kampf, nicht nur gegen die feindliche Abwehr durch Flak und Jäger, sondern auch gegen die Wetterunbilden, gegen die eisige Kälte und die Gefahren der Höhe — ohne Höhenatmungsgerät wären diese Flüge undurchführbar. Eine große Zahl von Aufnahmen, die sie heimbrachten, veröffentlichen wir im vorliegenden Heft

Zeichnung von Richard Heß

Frankreichs Auf

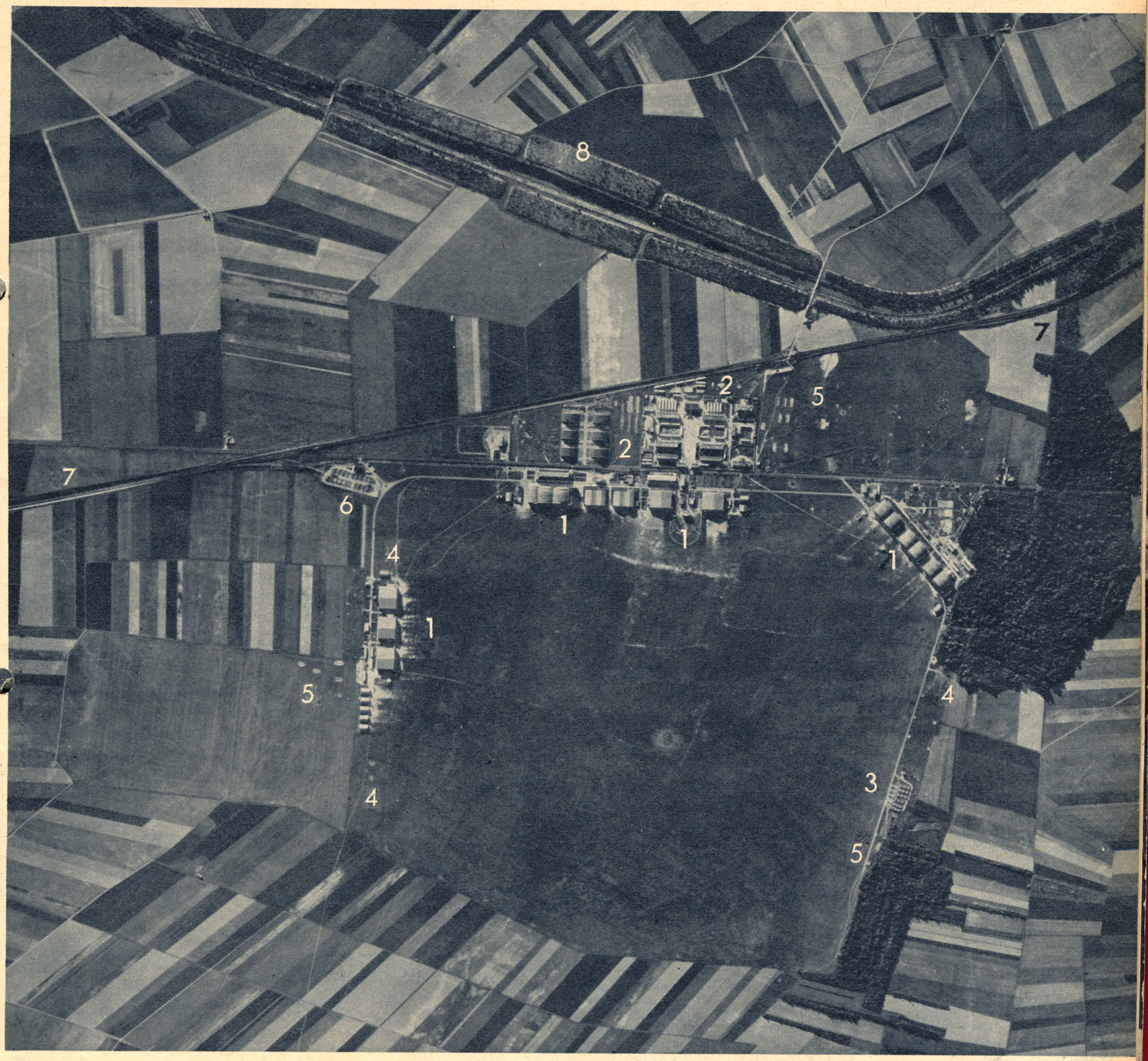
„Die Luftaufklärung über feindlichem Gebiet wurde fortgesetzt!“ Viel mehr sagt der Kriegsbericht des OKW meist nicht über die Tätigkeit unserer Fernaufklärer über Frankreich und England. Was diese militärisch kurze Mitteilung aber an fliegerischer und soldatischer Leistung in sich schließt, wollen wir in dem vorliegenden Heft unseren Lesern vor Augen führen. Die militärische Rüstung Frankreichs ist den deutschen Fernaufklärern, die in Wind und Wetter, im Feuer der feindlichen Abwehr ihre Flüge über weit mehr als 1000 km durchgeführt haben, nicht verborgen geblieben. Die Aufnahmen, die die Bildkammern der Aufklärungsflugzeuge in untrüglicher Schärfe festgehalten haben, haben Frankreich entschleiert. Der Aufmarsch für einen modernen Krieg, der nicht allein in Truppenbewegungen besteht, sondern die Umstellung eines ganzen Landes auf den Krieg, die Befestigungen, den Ausbau der Artilleriestellungen, alle militärischen und industriellen Anlagen von kriegswichtiger Bedeutung, umfaßt — er ist entschleiert. Der „Adler“, die große deutsche Luftwaffen-Illustrierte, veröffentlicht als erste deutsche Zeitschrift einen geschlossenen Bildbericht, in dem die Luftaufnahmen französischer Kriegsanlagen von höchster Bedeutung zusammengestellt sind



Schweres Eisenbahngeschütz entdeckt

In der französischen Befestigungslinie südwestlich von Saarbrücken photographierte ein deutscher Aufklärer die Stellung eines Eisenbahngeschützes bei dem Dorfe Volmeringen. Man erkennt deutlich die Geschützklauen (1), Gleisanlagen, in denen das Eisenbahngeschütz, das sich nicht seitwärts schwenken läßt, gerichtet wird. Durch ein Anschlußgleis (2) sind die Geschützklauen mit der Eisenbahnstrecke verbunden. Das Geschütz selbst (3) ist getarnt. Hinter dem Geschütz stehen in der Klaue zwei Munitionswagen (4). Zur Deckung dienen Maskierungswände (5), die an mehreren Stellen neben den Gleisen errichtet sind. Überall sind in der Stellung Deckungsgräben (6) angelegt; der Befehlsstand (7) befindet sich in einiger Entfernung mitten zwischen den Feldern. Flak-Geschütze (8) sollen das Eisenbahngeschütz gegen Fliegerangriffe abdecken

marsch entschleiert



Zum Bilde links: Unsere Karte zeigt den Lesern alle die Orte, deren Luftaufnahmen wir in unserem großen Bildbericht veröffentlichen. Sie verteilen sich über einen großen Teil Nord- und Mittelfrankreichs

Kartenskizze Eigener

Der Militärflughafen von Reims

Der Flugplatz von Reims ist einer der bedeutendsten Militärflughäfen Frankreichs. Er verfügt über eine große Zahl moderner Flugzeughallen (1). Außerdem sind ihm ein Luftzeugamt und ein Luftpark (2) angegliedert. Unmittelbar am Rollfeld befindet sich ein großes Munitionsdepot (3). Wegen seiner Wichtigkeit hat der Flughafen eine starke Bestückung mit leichten Flak-Geschützen (4) erhalten. Überall dienen Deckungsgräben (5) dem Schutze der Mannschaften gegen Bombensplitter. In der linken oberen Ecke befindet sich eine Umladestelle für Bomben und Munition (6). Der Flugplatz, der eine Gesamtlänge von 2700 m und eine Breite von 1400 m hat, wird flankiert von der Straße Reims—Laon (7), die streckenweise entlang dem Aisne-Kanal (8) führt

Kurz vor dem Start bespricht die Besatzung einer als Aufklärungsflugzeug eingesetzten He 111 an Hand der Karte noch einmal die Marschroute und das Ziel des Fluges. Und dann geht es los — ran an den Feind

Sonderaufnahme für den „Adler" von Dr. Wolf Strache

Eine Munitionsanstalt im Walde

Unser Bild, das aus drei hintereinander gemachten Aufnahmen zusammengesetzt ist, zeigt die große Munitionsanstalt bei Brienne-le-Château. Vom dunklen Wald heben sich deutlich mehrere Gebäudegruppen ab. Die Unterschiedlichkeit in Größe und Anordnung der Gebäude ist bedingt durch die verschiedene Munition, die dort lagert. Die einzelnen Anlagen, wie Lagergebäude (1), umwallte Munitionshäuser (2) Verwaltungs- und Arbeitsgebäude (3), sind durch Gleisanlagen miteinander verbunden. In der Nähe der Anstalt befindet sich ein kleiner Landeplatz (4)

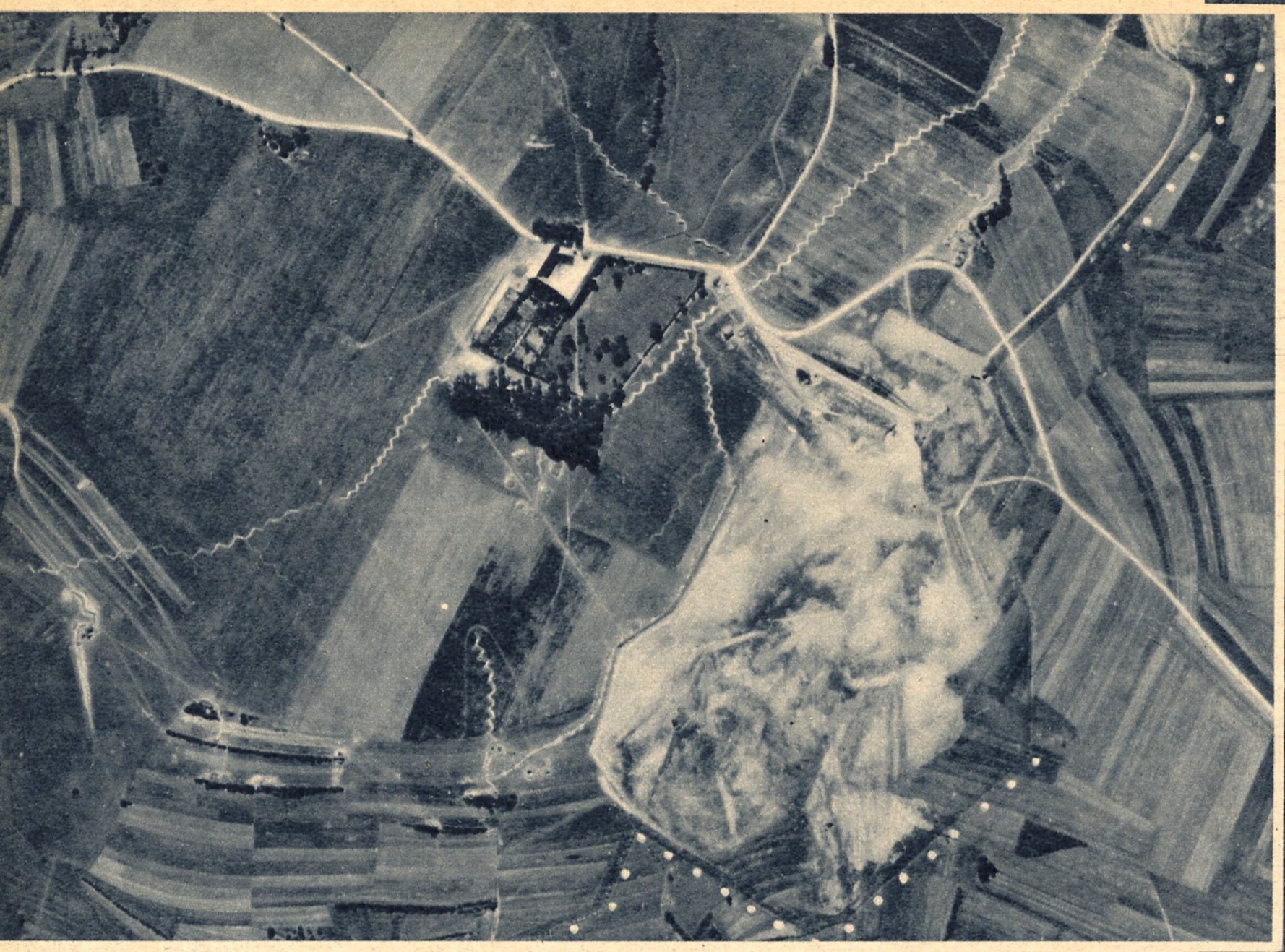
Die Waffenschmiede Frankreichs

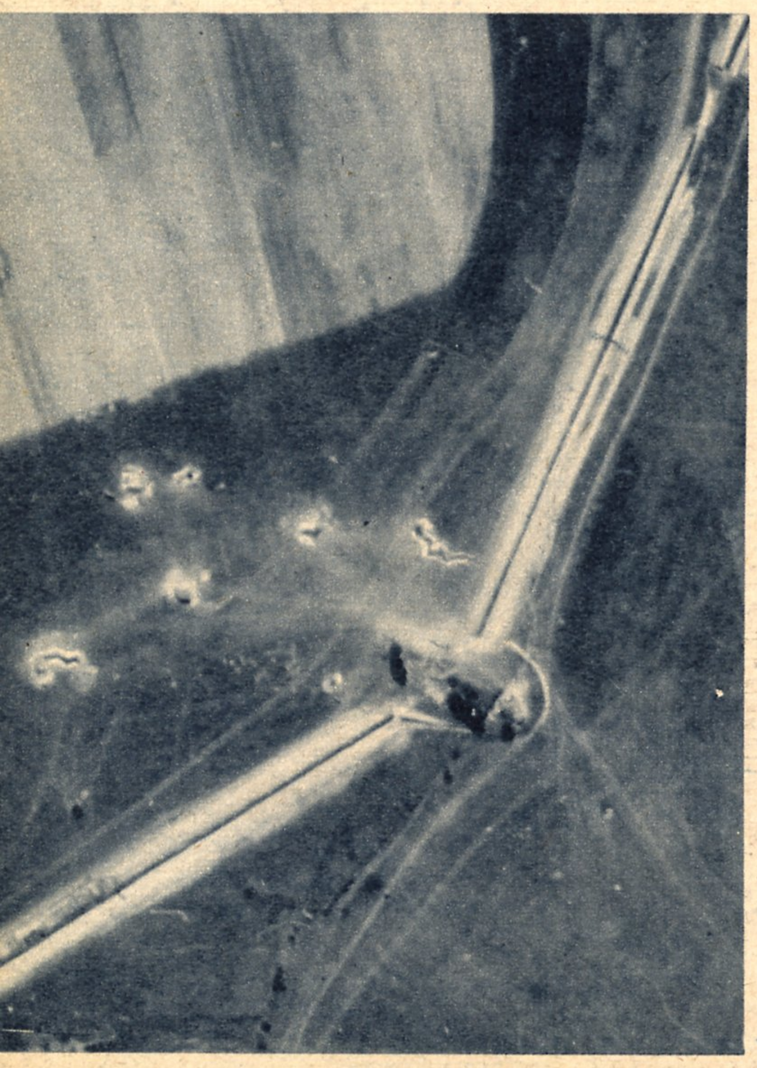
Zu den Ortsnamen, die in der ganzen Welt einen gewichtigen Klang haben, gehört Le Creusot, der Sitz der Schneider-Werke. Le Creusot ist das französische Essen, die Waffenschmiede der französischen Armee. Ein deutscher Fernaufklärer hat dieses Rüstungszentrum mit seiner Kammer eingefangen; in aller Deutlichkeit sind die riesigen Werkanlagen zu erkennen. Für sich gesondert liegen die Hochofenanlage (1) und das Stahlwerk (2). Die langgestreckten Gebäude im Mittelteil der Anlage stellen das Hammerwerk (3) und Walzwerke (4) dar. Die eigentlichen Geschützfabriken (5) finden wir als geschlossene Anlage. Flakstellungen (6) sichern die Schneider-Werke nach allen Seiten gegen Fliegerangriffe

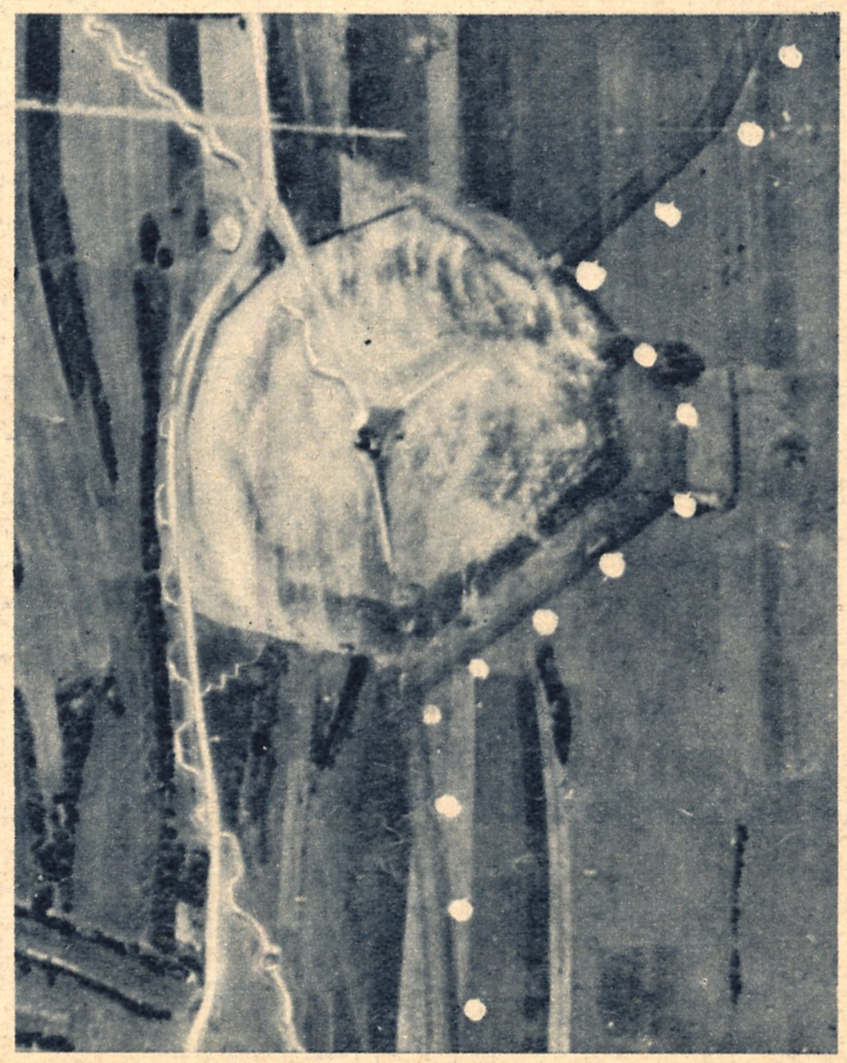
Über der Maginot-Linie

Auch die Maginot-Linie, auf deren Sicherheit sich Frankreich und noch mehr England so viel zugute tun, ist von deutschen Aufklärungsflugzeugen in allen Einzelheiten photographiert worden. Unser rechtes Bild zeigt die Aufnahme eines Teiles der Befestigungsanlage südlich Saarbrücken zwischen Groß-Redering und Rohrbach. Die erste Linie, die aus Tank- und Drahthindernissen besteht und die wir im Bilde punktiert haben, stützt sich auf Betonwerke mit Panzerkuppeln (1) und Werkgruppen (2). Dahinter sind MG- und Spähnester (4) über das Gelände verteilt. Auch mittlere Bunker (3) mit Pak- und MG-Bewaffnung sind hinter der ersten Linie zu erkennen. In größerer Zahl sind die mittleren und leichten Bunker (3) auf und hinter der zweiten Linie angelegt, die ebenfalls aus Tank- und Drahthindernissen besteht; wo sich die Linie hell abzeichnet, sind die Gräben erst vor kurzem angelegt, ebenso wie bei der dritten Linie. Zwei Kabelbrunnen, in denen sich die aus den Betonwerken nach rückwärts laufenden Erdkabel vereinigen, haben wir mit der Ziffer 5 bezeichnet

Im Bilde oben geben wir einen vergrößerten Ausschnitt aus dem Gesamtbild wieder, der die größte Werkgruppe zeigt; hinter der Werkgruppe sind mehrfach gestaffelte Schützengräben erkennbar. Das Bild rechts unten zeigt einen der schweren Bunker, das Bild links unten einen Tankgraben der zweiten Linie, an dessen Knickpunkt sich ein mittlerer Bunker befindet; dahinter sind MG- und Spähnester verteilt







1
4
4
1
4
5
4
4
2
5
2
4
4
3
4
2. Linie
3
1. Linie
1
4

Das Waffenarsenal von Bourges

Zum Bilde links: In einer einzigen Aufnahme hat ein deutscher Fernaufklärer eine große Anzahl wichtiger militärischer Ziele festgehalten. In Bourges, der mittelfranzösischen Stadt, sind die kriegswichtigen Anlagen geradezu massiert. Es verfügt über einen Flugplatz (1) mit einer sich anschließenden Flugzeugfabrik (2). Während das umfangreiche Material-Reservelager (3) am Rande der Stadt angelegt ist, befindet sich das Arsenal (4) im Herzen der Stadt. In nächstr Nähe liegen die großen Kasernenblocks (5) und eine pyrotechnische Versuchs- und Munitionsanstalt (6). Auch ein Artillerieschießstand mit Munitionsdepot (7) befindet sich hier. Mit Rücksicht auf die Lager und Depots besitzt Bourges auch einen großen Bahnhof (8). Mehrere Flakstellungen schützen die Stadt vor feindlichen Fliegerangriffen (9)

Amiens, die Stadt an der Somme

Zum Bilde links: Amiens, das Ziel der großen deutschen Frühjahrsoffensive 1918, wird in allen alten Westfrontkämpfern ebenso viele Erinnerungen wecken wie die Somme, in deren Gebiet harte Schlachten des Weltkrieges geschlagen wurden. Unsere Aufnahme gibt einen großen Überblick über Amiens, seine Umgebung und die Somme-Niederung; sie wurde mit einer Kamera von kurzer Brennweite gemacht und erfaßt einen Bereich, der eine Länge von rund 13 km hat. Von den Flugplätzen, die an der Stadtgrenze von Amiens angelegt sind, zeigt unser Bild zwei (1). Besondere Bedeutung kommt den weiten Eisenbahnanlagen zu. Dem Rangierbahnhof sind große Lokomotivwerkstätten angegliedert (2); außerdem befindet sich hier ein wichtiges Eisenbahndepot (3). Der Hauptbahnhof (4) liegt im Innern der Stadt. Im Gewirr der Straßen zeichnet sich deutlich das Fünfeck der alten Zitadelle (5) ab. An dem großen Schatten erkennt man den wuchtigen Bau der gotischen Kathedrale, des Wahrzeichens von Amiens

Mourmelon – der große Truppenübungsplatz

Auch Mourmelon-le-Grand ist vielen deutschen Weltkriegssoldaten wohlbekannt: Noch heute ziehen sich die Schützengräben der Weltkriegszeit, infolge des Kreidebodens leicht erkennbar, durch die Umgebung dieses Ortes. In den Ohren französischer Soldaten hat Mourmelon denselben Klang wie für uns Döberitz — auf seinem Truppenübungsplatz ist mancher Schweißtropfen eines Poilus geflossen. Zu dem Übungsplatz (A) gehören das langgestreckte Barackenlager (1), das Lazarett (2) und ein Zeltlager (3), dessen schnurgerade Reihen deutlich sichtbar sind. Neben dem Flugplatz (B) mit seinen Flugzeughallen (4) befinden sich Munitionshäuser (5) und zwei Flakstellungen (6). Auch der Luftpark (C) verfügt über besondere Flugzeughallen (4). Außerdem besitzt Mourmelon einen Schießplatz für Eisenbahngeschütze (D). In einer der Eisenbahngleisklauen (7) erkennt man Geschützzüge (8). In der Nähe des Schießplatzes liegen unbenützte Munitionsstände (9), die noch aus dem Weltkriege stammen. Schließlich beherbergt Mourmelon auch eine Munitionsanstalt mit Füll- und Lagergebäuden (10) und einer Fabrikationshalle (11)

Aufklärer überwachen den Feind

Von Heinrich Kluth

Noch einmal klingt, nachdem die allgemeinen Nachrichten vorüber sind, die Stimme des Ansagers durch den Raum: „Wir wiederholen den Bericht des Oberkommandos der Wehrmacht in langsamer Form. An einzelnen Stellen der Westfront geringe Artillerietätigkeit. Die Luftwaffe klärte wiederum über englischem Gebiet bei Scapa Flow auf. Die Aufklärung über französischem Gebiet wurde auf Südfrankreich ausgedehnt." Mit leuchtenden Augen sitzen im Horst der Aufklärungsflieger die Männer vor dem Lautsprecher und hören mit wachen Ohren genau den Tonfall des Ansagers, der die Bilder eigenen Erlebens in ihnen wachruft, als es heißt: „Die Aufklärung über französischem Gebiet wurde auf Südfrankreich ausgedehnt." Wer weiß etwas von diesem Flug? Wer war dabei? Wer hat die geheimnisvolle Spannung des Vorstoßens über feindliches Land miterlebt?

Sechs Augen schließen sich und sehen noch einmal diese Stunden vor sich mit der treuen Do 17, die inzwischen längst von Tankern, Bordmonteuren und Flugzeugwarten, Waffengehilfen, Funk- und Bildgerätewarten in Ordnung gebracht wurde, um für neue Aufklärungsflüge bereitzustehen.

Tage hatte man vergeblich gewartet. Die Kassetten waren geladen. Aber das Wetter ließ zu wünschen übrig. In der „Waschküche" kann der beste Aufklärer nichts anfangen. Drei Mann warteten auf „Schönwetter". Was Aufklärer so unter „Schönwetter" verstehen. Fernaufklärer, wohlgemerkt, Männer, die am liebsten morgens starten und abends zurückkommen und am Gefechtsstand einige belichtete Filmkästen mit der Meldung abliefern: „Auftrag ausgeführt. Überflogene Strecke im Feindland aufgenommen. FT-Verbindung gut, keine besonderen Ereignisse."

Dann ist es plötzlich soweit. Flug nach Südfrankreich. Ein diesiger Morgen. Die Maschine wird klargemacht. Noch einmal muß die Do 17 einer genauen Prüfung standhalten. An den Bildkammern, diesen Adleraugen deutscher Wissenschaft, werden die letzten Einstellungen justiert. Dann ist alles bereit. Ein letzter Händedruck. Der Flug nach Südfrankreich beginnt.

Unmittelbar nach dem Start geht es in die Höhe. Der „Emil" kennt sein Geschäft. Schon im Weltkrieg ist er mehr als hundertmal durch Flakfeuer und Unwetter gegen den Feind geflogen. Er weiß, daß ihm die Höhe Sicherheit gibt und dem „Franzer" gute Bilder garantiert. Selbst bei bedecktem Wetter. Das ist heute anders als vor mehr denn zwanzig Jahren. Damals mußte man noch vollkommen klare, kräftige Sonne haben, wenn die Bilder gut sein sollten, heute sind die Aufnahmegeräte zusammen mit dem Aufnahme-

Flugplätze – vergeblich getarnt

Hoch oben in Schottland, westlich von Glasgow, machte ein deutscher Fernaufklärer diese Aufnahme zweier englischer Flugplätze, Abbotsinch (A) und Renfrew (B). Um diese Flugplätze zu tarnen, sind die Engländer auf den Einfall gekommen, die Rollfelder (3 und 7) mit dunklen Streifen zu bemalen, um dadurch Hecken und Feldergrenzen vorzutäuschen. Die Schärfe der deutschen Optik hat auch diese List aufgedeckt. Auch die Tarnbemalung der Flugzeughallen (1) des Flugplatzes Abbotsinch schützt nicht gegen Fliegersicht. Kasernen (2) kennzeichnen ihn als Militärflugplatz. Von den Hallenbauten zur Erweiterung des Flugplatzes (4) ist erst eine fertiggestellt. Außerdem befindet sich in der Nähe eine Funkstation im Bau (5). Der Zivilflughafen Renfrew besitzt drei Flugzeughallen (6). Die auffallende Anlage neben dem Rollfeld ist ein Friedhof (8). Auch ein Golfplatz (9) fehlt nicht; er ist an den vielen hellen Erdlöchern zu erkennen

material so hervorragend, daß alle Einzelheiten deutlich zu erkennen sind, selbst wenn das Wetter für das Auge keine klare Sicht ergibt.
Noch immer steigt die Maschine. Der FT-Mann gibt die erste Meldung und macht das MG zum Abwehrkampf bereit. Es wird empfindlich kalt. Trotz der Kombination, trotz der Handschuhe und trotz der Pelzstiefel. Das Höhenatmungsgerät belebt. So ist das immer, wenn die Höhe nach dem Körper greift. Ein heimtückischer Feind, der trunken macht und müde und das Vergessen fördert. Es ist schon vorgekommen, daß Männer, die auf der Erde niemals krank gewesen sind, in der Höhe vollkommen versagen, am Steuer einschlafen und erst wieder munter werden, wenn die Maschine eigenmächtig in Höhen normalen Luftdrucks zurückgekehrt ist. Denn nicht der Sauerstoffmangel allein verursacht jene Höhenkrankheit, sondern auch der geringe Luftdruck. Die Aufklärer kennen diesen Feind und haben Mittel, um ihn zu bekämpfen. Der beste Helfer dabei sind die Pflicht und das Bewußtsein, durch den Flug den Kameraden das Leben zu retten und Bausteine zu jenem Kampfe beizutragen, der zum siegreichen Frieden führen muß.
Ein Blick auf die Instrumente überzeugt davon, daß alles in Ordnung ist. Es geht weiter hinein ins Feindland! Tief unten ist, kaum erkennbar, die

FORTSETZUNG AUF SEITE 15

Unsere Kartenskizze verdeutlicht die Entfernung Liverpools von der deutschen Küste, die rund 700 km beträgt. Liverpool, der größte Hafen an der Irischen See, ist durch seine Lage der bedeutendste Ausgangspunkt für den Frachtverkehr nach Amerika geworden

Sperrballone über Liverpool

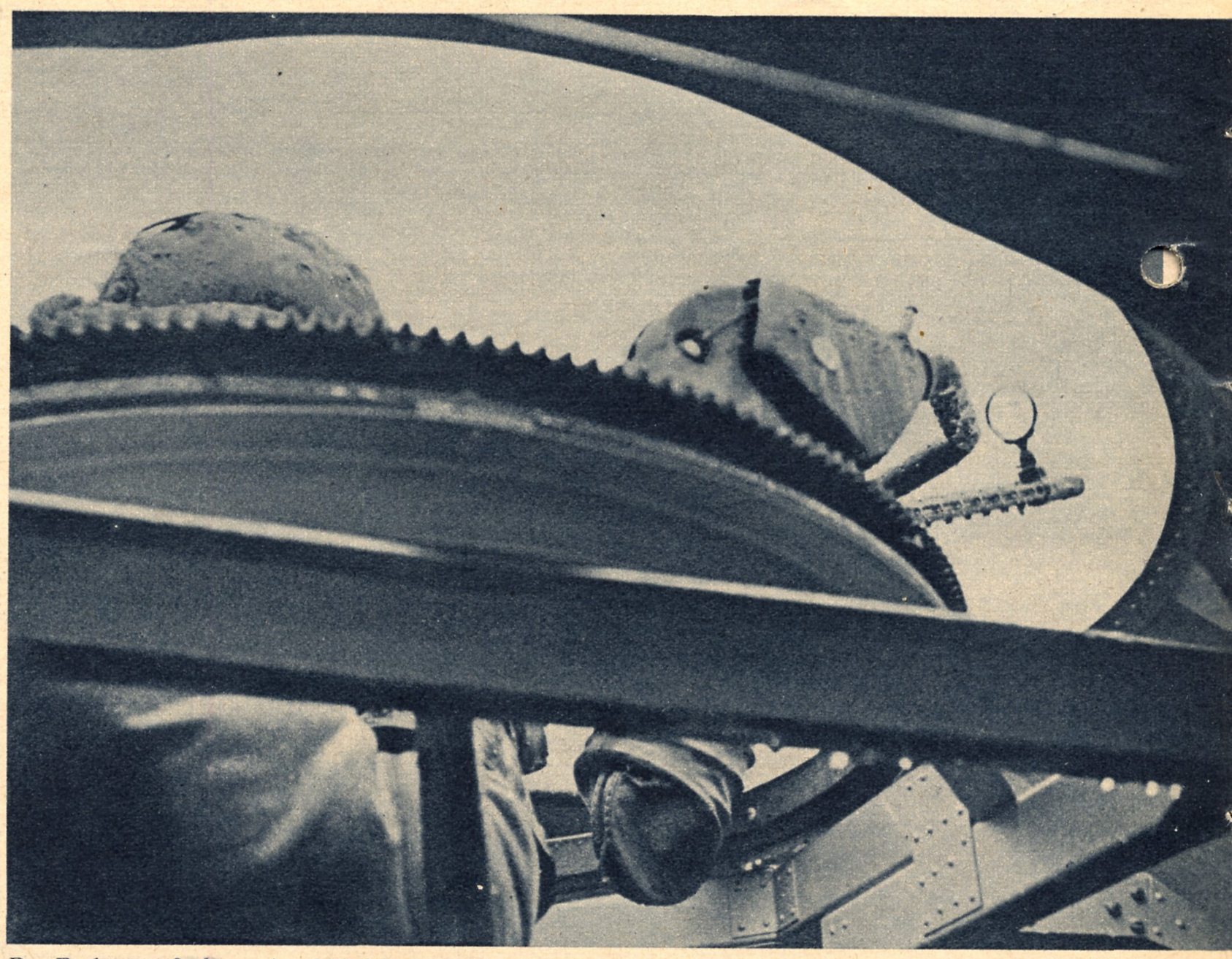
Im Bilde rechts: Die große Hafenstadt an der englischen Westküste, von der Kammer eines deutschen Fernaufklärers im Luftbild festgehalten. Ihre Hafenanlagen (1) dienen in erster Linie dem Güterumschlag für das Industriegebiet Mittelenglands. Eine Stauschleuse (2) schließt die Trockendocks und Schiffswerkstätten (3) ab. In einem Trockendock liegt gerade ein Frachtdampfer (3a). Vor dem umfangreichen Tanklager (4) löscht am Tankentladepier ein Tankdampfer seine Ladung (5). Zu den Hafenanlagen gehört auch ein riesiger Getreidesilo (7). Der deutsche Fernaufklärer ließ sich bei seiner Aufnahme nicht durch die Flakgeschütze stören, die in einer ortsfesten Stellung (6) eingebaut sind. Als besonderen Schutz verfügt Liverpool über Sperrballone, die aber in nur geringer und deshalb ungefährlicher Höhe standen. Man erkennt sie als winzige weiße Punkte (8). Unser obiges Bild zeigt in einem vergrößerten Ausschnitt noch einmal die wichtigen Dock- und Tankanlagen

„Kamm

Die aus Flugzeugführer, Bordwart und Funker bestehende Besatzung besteigt mit Hilfe einer Klappe die zum Aufklärungsflug startbereite H 111. Do 17 und He 111 sind die beiden Flugzeugmuster, die von der deutschen Luftwaffe zur Fernaufklärung eingesetzt werden. Eine Flugdauer von neun bis zehn Stunden ist keine Seltenheit bei den vielerprobten Flugzeugen

Über die hohe Bedeutung des Aufklärers nicht nur für die Operationen der Luftwaffe, sondern darüber hinaus für die gesamte Durchführung der militärischen Aufgaben besteht heute kein Zweifel mehr. Die Aufklärer, die in unablässiger Arbeit die Fronten des Gegners und das feindliche Hinterland entschleiern, sind die Wegbereiter für die kühnen Vorstöße der ihnen folgenden Kampfflugzeuge; ihre Aufnahmen geben darüber Auskunft, wie die feindlichen Stellungen verlaufen, wo sich vielleicht eine Schwäche im gegnerischen Befestigungssystem zeigt, wo sich die wichtigsten militärischen Anlagen befinden und wo die Rüstungszentren des Gegners liegen. Das systematische Absuchen und Erkunden des gegnerischen Landes ist die Hauptaufgabe der Aufklärer, eine Aufgabe, die sich für den gesamten Verlauf der kriegerischen Operationen während der Dauer eines Feldzuges als außerordentlich fruchtbringend erweist. Daneben haben die Aufklärer jedoch häufig noch vor jedem einzelnen Angriffsflug der Kampfflugzeuge und Sturzkampfflieger „die Lag[illegible] zu klären", d. h. sowohl die Wetterbedingungen auf dem Anflugkurs festzustellen, als auch die besonderen Verhältnisse am Zielpunkt kurz vor dem Bombenangriff zu beobachten, also in Erfahrung zu bringen, ob der Feind nicht vielleicht in allerletzter Zeit seine Erdabwehr durch Heranziehung weiterer Flak-Batterien verstärkt oder in der Nähe des Ziels Jäger zum Schutz der bedrohten Anlagen bereitgestellt hat, von deren Anwesenheit man nach den Ergebnissen der systematischen Aufklärungsflüge noch keine Kenntnis hatte.
Man muß einmal erlebt haben, mit welcher Spannung

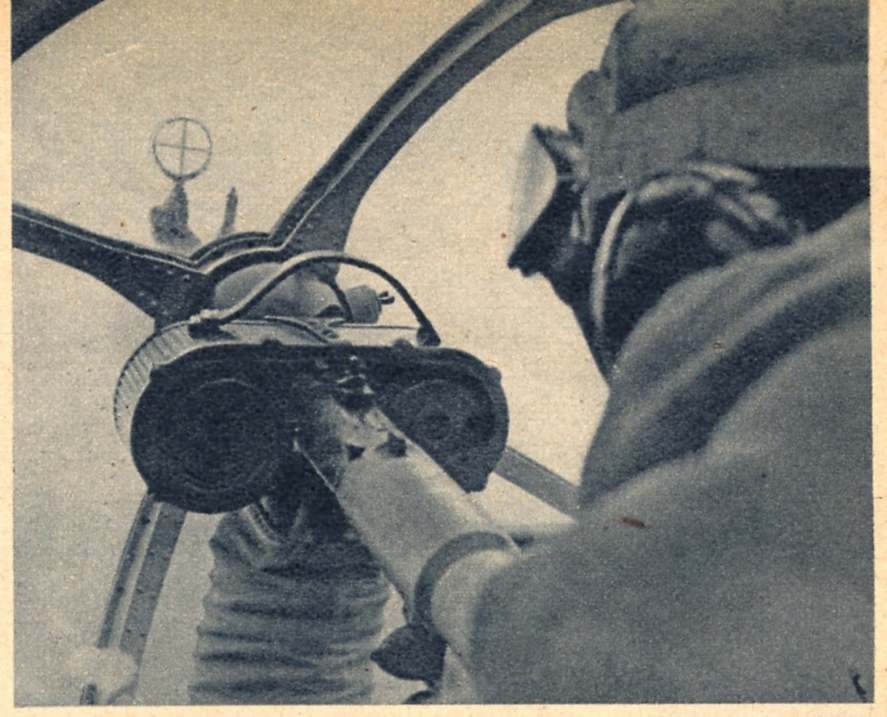
Der Flugzeugführer am Steuerknüppel. Die Pelzkombination, über der die Fallschirmgurte festgeschnallt sind, schützt den Flieger vor der bitteren Kälte in der Höhe. Kopfhörer und Kehlkopfmikrofon halten die beständige Verbindung mit den anderen beiden Mitgliedern der Flugzeugbesatzung aufrecht



Der Funker muß als zweiter MG-Schütze in Aktion treten, um einen feindlichen Angriff abzuwehren. Der hintere Gefechtsstand verfügt über ein drehbares Sitzgestell, das sich auch höher oder tiefer bewegen läßt und es dem Schützen ermöglicht, mit seinem MG jedes Ziel unter Feuer zu nehmen

Zum Bilde links: Der gefährliche Feind des Höhenfliegers, die immer dünner werdende Luft, macht sich bemerkbar — das Höhenatmungsgerät muß in Tätigkeit treten. Der Flugzeugführer hat sein Gerät, das Nasenklemme und Mundstück besitzt, an die Sauerstoff-Flasche angeschlossen

er“ greift an!



Zum Bilde rechts: Feindliche Jäger greifen das deutsche Aufklärungsflugzeug an. Der Bordwart hat seinen Sitz neben dem Flugzeugführer verlassen und bedient, im vorderen Teil der Kanzel liegend, das Maschinengewehr

Auch der Bordwart, der neben dem Flugzeugführer sitzt, hat sein mit einer Maske ausgestattetes Höhenatmungsgerät aufgesetzt. Als Beobachter verfolgt er an Hand seiner Karte genau die Flugstrecke

auf dem Fliegerhorst einer Kampffliegergruppe die Rückkehr des Aufklärers erwartet wird. Von der Meldung, die der Kamerad mit nach Hause bringt, hängt es letzten Endes ab, ob der Kommandeur den Befehl zum Start erteilen kann. Immer wieder blicken die Flieger verstohlen nach der Uhr und suchen den Himmel in der Richtung ab, in der das Aufklärungsflugzeug zur Landung hereinschweben muß. „Da ist er!“ das ist in Fliegerkreisen ein wohlbekannter Ruf, der die Spannung löst und die Herzer höher schlagen läßt. Wenn dann die Maschine über die Grasnarbe gerollt ist und der Kommandant herausklettert, wissen die Kameraden das Ergebnis meist schon von seinem Gesicht abzulesen. Wir starten! Das schallt wie ein Jubelruf von Mann zu Mann.

Mancher der Aufklärer kehrt auch wie ein Vogel heim, den Räuber in der Luft arg zerzaust haben. Wir könnten eine lange Reihe von Beispielen aus dem polnischen Feldzug, aus dem Luftkrieg über Frankreich und gegen England aufzählen, die uns eindringlich beweisen, daß die Aufklärungsflieger es an kämpferischem Geist mit ihren Kameraden von den Kampfstaffeln aufnehmen können. Aber sie müssen sich immer vor Augen halten, daß ihre eigentliche Aufgabe in der Erkundung besteht und daß sie diese Aufgabe gefährden können, wenn sie sich dem Feind zeigen oder gar in den Weg stellen. Das ist ein Verzicht, der den Fliegern oft bitter schwerfällt.

Wenn der Gegner sie jedoch bei ihrem Erkundungsdienst überrascht und es dann geraten scheint, ihn

Zum Bilde rechts: Die deutschen Aufklärungsflieger haben bereits in vielen Luftkämpfen bewiesen, daß sie gefährliche Gegner sind, und manchen feindlichen Jäger zur Strecke gebracht

Sonderaufnahmen für den „Adler“ von Dr. Wolf Strache (7)

Man wird nicht einfach Zigaretten schenken.
Vom alten guten Brauch läßt man sich lenken
Und trifft danach die Wahl:

Haus Neuerburg

Aufklärer überwachen den Feind

Fortsetzung von Seite 11

anzunehmen, dann stehen die Besatzungen der Aufklärungsflugzeuge voll und ganz ihren Mann. Aus den MG's sprühen die Feuergarben auf den Angreifer, und mancher Feindflieger hat es schwer bereuen müssen, sich mit deutschen Aufklärern eingelassen zu haben.

Wenn aber einmal ein Aufklärungsflugzeug durch die feindliche Abwehr zu Boden gezwungen wird, dann setzen die Flieger alles daran, ihr Flugzeug nicht in die Hände des Feindes fallen zu lassen. Gerade die letzten Wochen haben gezeigt, welche Beispiele an Heldenmut, Geistesgegenwart und unbeirrbarer Entschlossenheit die Besatzungen unserer Aufklärer zu geben vermögen. Wir haben von der Besatzung eines Aufklärers, einer Do 17, gehört, die während eines Erkundungsfluges über Frankreich bei Vouziers heruntergehen mußte, nachdem sie durch die MG-Schüsse der feindlichen Jäger buchstäblich wie ein Sieb durchlöchert worden war. Dem Flugzeugführer gelang es dennoch, seine Maschine in einer glatten Notlandung in einem Hohlweg niederzusetzen. Er selbst und der Beobachter waren unverletzt und konnten sofort herausspringen. Der Heckschütze hatte eine Verwundung am Kopf, konnte jedoch von seinen Kameraden geborgen werden. Inzwischen war eine Schar von mit Knüppeln bewaffneten Bauern aus dem nahen Dorf herangerückt, um die Deutschen festzunehmen. Der Beobachter hielt die Franzosen mit seiner Pistole solange in Schach, bis es dem Flugzeugführer gelungen war, die Do 17 durch Feuer zu zerstören. Erst dann ließen sich die Deutschen von der Übermacht des französischen Militärs, das herbeigerufen worden war, entwaffnen.

Ungefähr zu derselben Zeit fand über der englischen Grafschaft Northumberland ein Luftkampf zwischen einem deutschen Aufklärer und einem englischen Jäger statt. Die Deutschen waren durch den Engländer überrascht worden, der durch ein Wolkenloch aus großer Höhe auf sie herabstieß. Das war eine gefährliche Lage für den Aufklärer. Der Engländer flog bis auf rund 50 Meter an die deutsche Maschine heran, wurde aber mit gut gezielten Feuerstößen abgewiesen. Die Besatzung des Aufklärers bemerkte dann, daß der englische Jäger seitlich nach unten in die Wolken abkippte. Das deutsche Aufklärungsflugzeug aber setzte in aller Ruhe seine Erkundung fort und konnte trotz der zahlreichen Treffer, die es von dem englischen Jäger erhalten hatte, wohlbehalten in die Heimat zurückkehren.

Landschaft der Landesgrenze. Flieger und Flak haben offenbar andere Interessen und gewahren den einzelnen Aufklärer nicht, der bereits dabei ist, seine Arbeit aufzunehmen. Er ist allein in dieser erdentrückten Höhe, die er dem Können deutscher Techniker verdankt und die ihm, ob er über Frankreich oder über England ist, seine Aufgaben erfüllen hilft. Der Bildaufklärer fliegt so hoch, daß die Flak ihn nicht wirksam zu bekämpfen vermag. Auch Jäger können ihn dort oben selten stellen. Denn bis sie starten, sobald die Luftabwehr den Einzelgänger meldet, und bis sie solche Höhen erreicht haben können, ist dieser mit der schnellen Maschine längst ganz wo anders. Und wenn der Feind doch noch ein Abwehrmittel findet? Dann werden unsere Aufklärer eben noch höher und noch schneller fliegen und noch mehr von der Möglichkeit Gebrauch machen, daß auch bei trübem Wetter Photos möglich sind. Die deutsche Aufklärung ist auf der Wacht und hat vom ganzen Raum des Feindes in Frankreich sowie zwischen Nordsee und dem Ozean Bildunterlagen herbeigeschafft, die besser sind, als Franzosen und Engländer sie vorher in Friedenszeiten aufnehmen konnten.

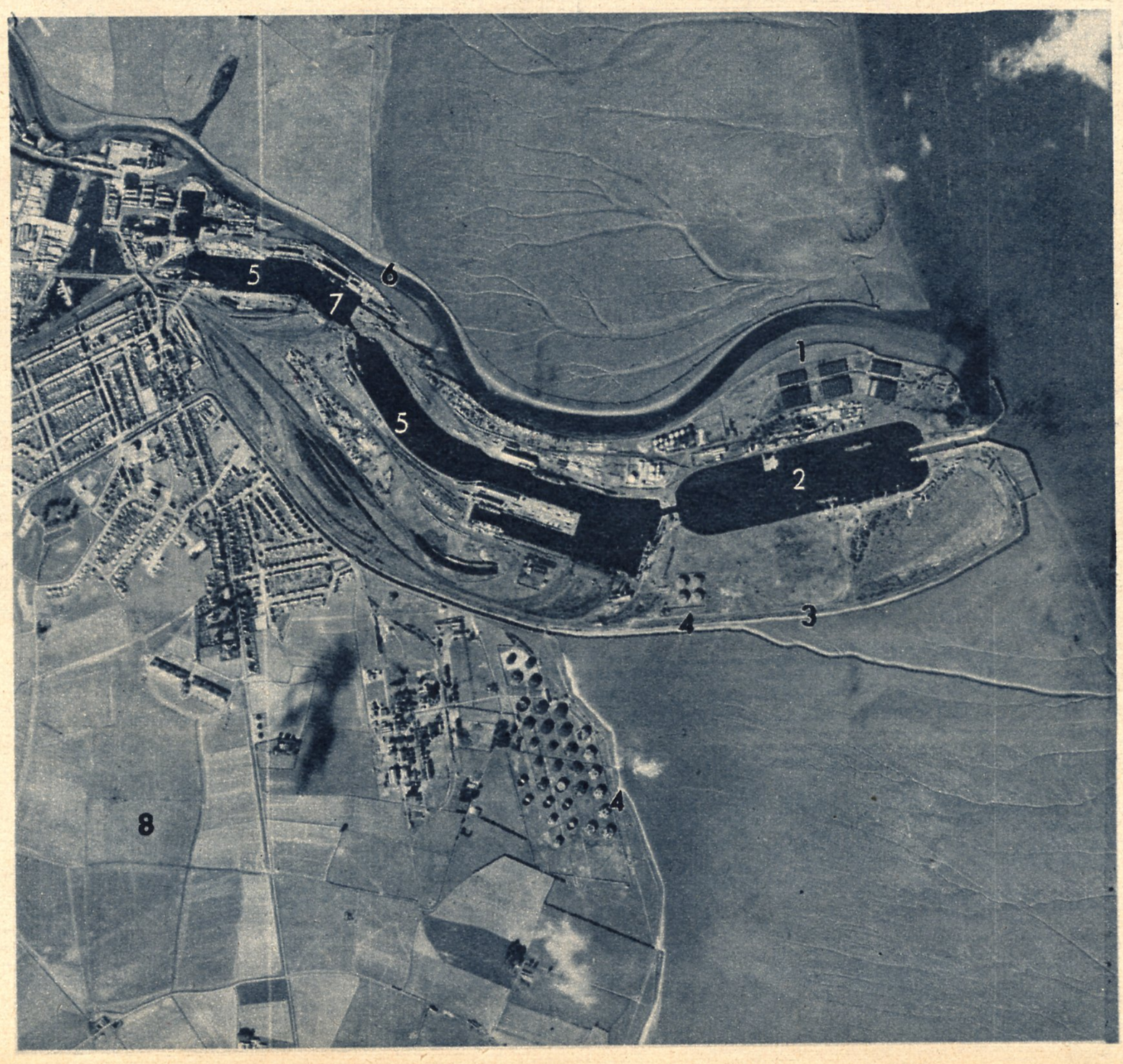
Während die Do 17 sicher und zuverlässig über Südfrankreich dahinfliegt, knacken unablässig in schneller Folge die Verschlüsse der eingebauten Kameras. Der gesamte überflogene Raum wird aufgenommen. Dabei liegen die Bilder so eng aneinander, daß sie sich um mehr als die Hälfte überdecken, damit selbst in Kurven keine Lücke entsteht und damit sie als Unterlage für eine „Raumbild-Auswertung" dienen können. Frankreich wird photographiert. Völlig auf sich selbst gestellt, allein auf die Zuverlässigkeit der Maschine angewiesen, ständig mit gespanntester Aufmerksamkeit den Luftraum und den Boden nach aufkommenden feindlichen Jägern überwachend, tun drei deutsche unbekannte Soldaten so über Südfrankreich ihre Pflicht, wie in gleicher Einsamkeit andere Aufklärer Paris, die Küste, den Ärmelkanal, London, die Nordsee und den gesamten englischen Raum überwachen.

Eine Kassette folgt der anderen, wenn die eine mit ihren Hunderten von Aufnahmen noch nicht ausreichen sollte. Eine kaum vorstellbare Strapaze ist in der Höhe mit dem Wechsel verbunden. Aber die Aufgabe muß erfüllt werden. Nach Stunden angestrengtester, aufregendster Tätigkeit geht es zurück in den Horst. Noch bevor die Besatzung selbst ausgestiegen ist, sind die Filme schon am Gefechtsstand, wo sie sofort bearbeitet werden. Die Meldung der Besatzung ist nur kurz: „Befehl ausgeführt!" Die Filme aber geben Einzelheiten wieder, die sich bald zu überraschenden neuen und ausführlichen Meldungen gestalten.

Kaum zwei Stunden später liegen die Negative bereits für die erste Durchsicht vor. Sie wird sofort am Gefechtsstand durchgeführt. Man weiß, worauf es ankommt: Truppenbewegungen! Alle Bilder werden durchgesehen, auf denen vermutlich Truppenbewegungen zu sehen sein müssen. Durch Vergleich mit früheren Aufnahmen ist so die Möglichkeit gegeben, Truppen- oder auch Schiffsbewegungen genau zu verfolgen und daraus ein Bild bestehender Absichten des Feindes herzuleiten. Wenn notwendig, kann sofort ein neuer Aufklärer starten mit dem ausdrücklichen Auftrag, diese Bewegungen zu überwachen. Auch Jäger und Kampfflugzeuge können sofort auf den Weg geschickt werden, wenn sich ein lohnendes militärisches Ziel bietet. Die Bewegungserkundung muß schnell erfolgen und hat andere Aufgaben als die nach Papierbilder durchgeführte Feindaufklärung. Denn das von dem Aufklärer mitgebrachte Negativmaterial ist nach der ersten Durchsicht keineswegs „erledigt". Es bildet noch eine wichtige Grundlage für überraschende Erkenntnisse der Truppenführung. Die Bilder in unserem Heft sind nur einige Beispiele für die Leistungen der „Bildaufklärung". Sämtliche Aufnahmen sind aus großen Höhen gemacht, wobei mit kurzbrennweitigen Objektiven die kleinmaßstäblichen Übersichten erhalten werden, während die langbrennweitigen Objektive großmaßstäbliche Erkundungsaufnahmen ergeben. Überraschend ist für den Laien zunächst die außerordentliche Schärfe der Bilder. Noch überraschender muß es aber für ihn sein, wenn er erfährt, wie ein Stab von erfahrenen und bestens ausgebildeten Fachleuten aus den Bildern Einzelheiten von hohem militärischem Wert abliest. Auf die Bewegungserkundung wurde schon hingewiesen. Fast noch wichtiger ist aber die Zielerkundung, bei der es darum geht, Angriffsziele von militärischer Bedeutung aufzudecken. Die deutsche Luftwaffe will nicht offene Städte angreifen. Wenn sie angreift, dann will sie militärische Punkte treffen oder auch Fabriken und Industrieanlagen, die militärischen Aufgaben dienen. Zu diesem Zweck werden alle von den Aufklärern heimgebrachten Bilder sorgfältig durchgemustert und ausgewertet. Sie werden Millimeter für Millimeter abgesucht und entziffert, gekennzeichnet, verglichen und nachgeprüft, bis sich ein einwandfreies Bild von der Gesamtsituation ergibt. Auf Grund solcher von Aufklärern gemachten Bilder über Feindesland weiß die deutsche Truppenführung heute in Frankreich und in England genau Bescheid.

Vor dem Angriff steht die Aufklärung.

Die Aufklärer erkunden den Feind. Ohne Aufklärer sind Truppe und Führung blind. Ohne wirksame Luftaufklärung ist kein Erfolg mehr denkbar. Aufklärer — gleichgültig ob in der Maschine, am Entzerrungsgerät oder vor der Lupe — sind Männer, von deren Erfolg oder Versagen Kriegsverlauf, Sieg oder Niederlage mindestens ebenso abhängig sind wie von dem Versagen eines Jägers oder Bombers. Sie verdienen es, im OKW-Bericht genannt zu werden, auch wenn sie dem Feind unmittelbar keine Verluste zufügen . . .



Großtanklager am Firth of Forth

Grangemouth, 30 Kilometer westlich Edinburgh, ist ein wichtiger Versorgungsplatz für die englische Flotte. In den Hafenanlagen, die wie ein Keil durch die mit einem feinen Wasseradernnetz durchzogenen Watten vorgebaut sind, befindet sich ein großes Torpedo- und Minen-Depot (1). Ein Tankdampfer (2) pumpt gerade seine Ladung in die Ölrohrleitung (3), die zu den verschiedenen Tanklagern (4) führt. Die mit Tarnfarben bemalten Tankbehälter sind teilweise mit Brandmauern umgeben. Für die ausgedehnten Dock-Hafenanlagen mit Verladekais und Umschlagplätzen (5) sind besondere Schleusen (6) geschaffen. Eine Eisenbahndrehbrücke (7) verbindet die Gleisanlagen. Der Flugplatz von Grangemouth (8) ist ebenfalls von dunklen Tarnlinien durchzogen

Julius Buckler

Malaula!

Der Schlachtruf meiner Staffel

VOM DACHDECKERLEHRLING ZUM POUR-LE-MÉRITE-OFFIZIER

Das Beobachtungsflugzeug, eine „Rumpler CV", lag auf dem Rücken und trudelte langsam in die Tiefe. Es war schrecklich anzusehen, wie die Köpfe der beiden Kameraden nach unten hingen. Ohne helfen zu können und auf ein Wunder hoffend, blieben wir dicht über den Unglücklichen, um wenigstens zu verhüten, daß nicht ein zufällig vorüberkommender Tommy diese armen Todeskandidaten als Opfer eines billigen Luftsieges verbuchte.

In nicht mehr ganz 100 Meter Höhe geschah das Wunderbare. Die Maschine legte sich erst auf die Seite und kehrte dann in die normale Fluglage zurück. Wir sahen, wie die beiden, uns zuwinkend, eilig nach Hause flogen. Noch lange sprachen wir von diesem grausigen Rückenflug.

Am nächsten Morgen startete ich in aller Frühe. In 4000 Meter Höhe begegnete ich einem feindlichen Flieger. Wir waren weit und breit allein am Himmel, er und ich. Ohne Umschweife gingen wir sofort zum Luftkampf über. Gern wüßte ich, wer dieser mein Gegner war.

Hatte ich geglaubt, fliegen zu können, so zeigte mir dieser fremde Kamerad eine fliegerische Vollkommenheit, vor der ich staunte. Diese ganze wilde Kurverei schien ihm sportliche Freude zu machen. Er hielt ein fröhliches Turnier mit mir ab, während ich mich krampfhaft bemühte, zu Schuß zu kommen. Der Kampf endete unentschieden in 300 Meter Höhe. Wir mußten ihn beide wegen Brennstoffmangels aufgeben.

Du hast mich viel gelehrt, fremder Kamerad! Aber es war eine verdammt harte Schule, die du mich hast durchmachen lassen!

Müde und abgekämpft flog ich nach Haus.

Ein Gewitter lag in der Luft. Dicke schwarze Wolken zogen drohend herauf. Ein erster Blitz zuckte am Horizont. Ein ferner Donner war hörbar.

Im Kasino war es leer. Ich hatte die Jacke abgestreift und stand in Hemd und Hose am Fenster. Nun häuften sich die Blitze. Sie durchrissen in feurigem Zickzack die Wolkenwand. Lauter krachten die Donner.

Dort an der Front, ein wenig südlich von uns, lag Ypern. Ein Name wie Verdun und Douaumont! Name, der wie mit Blut geschrieben im Gedächtnis brennt. Was war alles, was wir Flieger taten, gegen das, was diejenigen aushalten mußten, die sich dort Tag und Nacht in Gräben und Höhlen gegenüberlagen. — Was hatte ich, der Offizierstellvertreter Buckler, schon Großes geleistet! Was waren meine paar Abschüsse gegen die dreißig, vierzig Luftsiege der großen Jagdflieger, der Boelcke, Richthofen, Schäfer, Voß, Loewenhardt! — Nun gut, ich führte die Staffel in der Luft und wurde gefragt, ob man das so oder so machen soll. Der gute Esebeck ließ mir viel Freiheit. — Wenn ich an Boelcke dachte, kam ich mir klein, winzig klein vor. Sein ernstes Gesicht blieb mir unvergeßlich. In diesem Gesicht war nur ein Ziel zu lesen: Sieg. — Boelcke war am 28. Oktober 1916 gefallen. In uns allen aber war er lebendig geblieben. Er war uns das Vorbild, der große Mahner. Unbesiegt, von der Maschine des Freundes gestreift, hatte Boelcke geendet. — Mit Böhme, dem unglücklichen Freund und Nachfolger in der Führung der Boelcke-Staffel, war ich in Leipzig-Lindenthal zusammengewesen. Er war dort Fluglehrer wie ich, nur viel älter. Auch Wüsthoff gehörte dort zu den jüngeren Lehrern. Beider Namen waren schon in den Heeresberichten genannt worden. Nicht Eitelkeit, bekannt und berühmt zu werden, nein, nur der brennende Wunsch, soviel zu leisten wie diese anderen, es ihnen gleichzutun, erfüllte mich in dieser Gewitterstunde am Kasinofenster.

Aus meinen Gedanken schreckten mich Flakschüsse. Vom Flugplatz kam die Meldung: Feindlicher Flieger über Brügge! Weil alle schliefen und kein Befehl folgte, fuhr ich allein zum Flugplatz, bestieg, mit Hemd, Hose, Schal und Brille angetan, meinen „Mops" und flog der alten Flandernstadt zu. Es blitzte immer noch, und die Regentropfen stachen mir wie Nadeln ins Gesicht. In 200 Meter Höhe tauchte ich in die Wolken, sah ein Loch, stieß durch, kam wieder in Wolken, stieg noch höher und hatte endlich in 3200 Meter Höhe blauen Himmel und leuchtenden Sonnenschein über mir.

Ein festgeschlossenes weißes Wolkenmeer schloß mich von der Erde ab. Fast konnte man hier oben vergessen, daß es überhaupt eine Erde gab und daß auf dieser Erde sich soviel Jammer und Not zutrugen. Es war so schön, hier oben im Sonnenschein über das ruhig schlummernde Wolkenmeer zu fliegen, daß ich den Krieg darüber ganz vergaß.

In dieser Einsamkeit traf ich einen feindlichen Flieger.

Er kam aus Richtung Brügge und war offenbar im Begriff, nach Hause zu fliegen. Es war also der Gemeldete, der Gegner, den ich suchte! Er flog 200 Meter höher als ich.

Ich folgte ihm, drückte dabei meinen „Mops" auf 2000 Touren, zog ihn hoch und schoß von unten. Er machte sofort kehrt. Das war es, was ich wollte. Ich spielte den Ausreißer. Er stieß hinterher. Da machte ich einen plötzlichen Turn. Er raste an mir vorbei und, ihm im Nacken sitzend, gab ich aus 15 bis 20 Meter Entfernung ein paar gutgezielte Schüsse auf ihn ab.

Seine Maschine qualmte, loderte auf.

Und nun kam das Entsetzlichste, was ich in meiner Fliegerlaufbahn erlebt habe. Ich sah, wie der Fliegerkamerad aufstand. Gottlob, jetzt springt er mit dem Fallschirm ab! Erst als er schon in der Luft war, sah ich, daß er keinen Fallschirm hatte. Er wollte nicht verbrennen, der Tapfere. Er zog den Todessprung aus 3000 Meter Höhe dem Feuertod vor. Ich kann nicht beschreiben, was in mir vorging, als ich diesen Menschen da vor meinen Augen in die Tiefe stürzen sah. Ich verfluchte den Krieg. Wäre dies alles nicht für das Vaterland gewesen, so hätte nicht viel gefehlt, daß ich mich ihm nachstürzte.

Erst tauchte mein Fliegerkamerad, dann die brennende Maschine in das Wolkenmeer ein, und dann folgte ich hinterher. Als ich wieder aus den Wolken zum Vorschein kam, sah ich gerade noch, wie der brennende Motor von funkenstiebenden Resten der Zelle umwirbelt auf die Erde aufschlug.

Der Platz unter mir — es war unser Flugplatz — war schwarz von Menschen. Dann erkannte ich, daß es Infanteristen waren, die, wahrscheinlich ebenso vom Schreck gelähmt wie meine Staffelkameraden, erst einen Menschen, dann ein loderndes Flugzeug aus den Wolken hatten stürzen sehen. Konnte doch keiner von ihnen wissen, wer der Besiegte war.

Darum schlug die erlösende Gewißheit, als sie mich hinterdrein kommen sahen, in einen solchen Taumel der Freude um, daß sie mich, der nach der Landung tiefbekümmert und vor Entsetzen bleich in der Maschine sitzenblieb, heraushoben und auf Schultern im Triumph zur Halle trugen. Sie freuten sich ja nur, daß ich lebte, nicht, daß der andere tot war. An ihn dachten sie in diesem Augenblick nicht. Ich aber fand, daß dieser triumphale Empfang, wie er erfolgreichen Sportsmännern von ihren begeisterten Anhängern mit Recht bereitet werden mag, hier schlecht am Platz war. Jedenfalls paßte er ganz und gar nicht zu meiner Stimmung, und ich war froh, als ich mich der Begrüßung entziehen konnte. Rudno und Strasser hätten mich fast erdrückt. Ich sprang in den Wagen und fuhr zur Ab-

Julius Buckler als Kampfflieger an der Westfront — Aufnahme Privat

Tabakkultur

ERNTEN 35 BIS 37 + MUSTERCIGARETTEN + MISCHUNGSNUMMER R 6 o/M

1

Diese Cigaretten werden in den Fabrikanlagen unseres technischen Stammwerkes in Hamburg-Bahrenfeld nach eigenen, völlig neuen Methoden hergestellt. Der ungewöhnlich zarte und reine Charakter dieser Mischung beruht darauf, daß sämtliche Tabake zweimal fermentiert werden. Die Cigarette wird ausschließlich ohne Mundstück hergestellt. Die Hauptprovenienzen stammen aus folgenden Distrikten:

Dimajé, Novrokop, Cavalla, Xanthi,
Akkissar, Sindirgi, Eudemich, Samsun.

Die Cigaretten sind Muster für doppelten Fermentation und neuer Fabrikationsmethoden, die zugunsten der Tabakqualität ausgedacht wurden. Der Herstellung auf das denkbar feinste Maß herabgesetzt werden.

REEMTSMA
SORTE
»R6« o/M

H.F. & PH.F. REEMTSMA + CIGARETTENFABRIKEN + WERK HAMBURG

Die abgebildeten Tabakblätter zeigen den berühmten Xanthi Yaka (der wertvollste Tabak der Welt), wie er aus den Bauernballen der neuen Ernte entnommen und vorsortiert wird.

sturzstelle. Mein englischer Fliegerkamerad lag da, als ob er schliefe. Man hatte seinen Leichnam aus der Yser gefischt. Innerlich war alles zerschmettert. Leib und Oberschenkel waren von Durchschüssen zerfetzt. Was muß dieser Mensch für eine gewaltige Energie besessen haben, daß er mit diesen furchtbaren Verletzungen noch die Kraft fand, aus dem Flugzeug zu springen.

Alles könnte ich, wenn es sein müßte, noch einmal ertragen.

Nur meinen 13. Luftsieg möchte ich nicht ein zweites Mal erleben.

Es war Udet

Tage vergingen und Wochen. Fliegen und immer nur fliegen! Schießen und schießen! Erfolge. Mißerfolge. Siege. Feiern. Einer der Kameraden vermißt, ein anderer abgeschossen. Bange Stunden, traurige Stunden. Aber immer wieder riß der Kampf uns mit. Keiner gehörte hier sich selbst. Alle gehörten dem Vaterland.

Mein zwölfter Abschuß wurde im Geheimbericht erwähnt. Im gleichen Bericht stand der Name Udets, der seinen Dreizehnten abschoß. So kam es, daß jeder von uns beiden den Wunsch hatte, den anderen kennenzulernen. Das stellte sich heraus, als wir uns kurze Zeit danach tatsächlich begegneten.

Und diese Begegnung war denkwürdig genug.
Es war bei Armentières. Da sah ich an einem Vormittag, ich erinnere mich noch genau der Zeit, es war um zehn Uhr vierzig, wie ein feindliches Flugzeug brennend in meiner nächsten Nähe niederging, und zwar in dem gleichen Augenblick, in dem mein sechzehnter Gegner vor meinen Augen abmontierte. Die linke Fläche brach weg. Er stürzte und folgte dem brennenden Kameraden in die Tiefe.
Ich flog nach Hause, begleitet von dem anderen unbekannten Sieger, der nicht zu meiner Staffel gehörte.
Wir landeten fast gleichzeitig, kletterten aus den Maschinen und stellten uns vor „Buckler" — „Udet". Und als ob wir uns längst kannten und alte Freunde wären, sagte Udet: „Du kommst jetzt mit mir zu meiner Staffel zum Frühstücken." Dieser halbgebrummten Einladung leistete ich mehr als gern Folge. Als angehende „Kanone" verfügte ich über zwei Maschinen. Ich ließ die andere rasch startklar machen, und wir brausten gemeinsam ab.
Das Frühstück war kurz. Wir waren beide allein. Aber es war für mich sehr amüsant und sehr lehrreich. Wieso und warum, das wissen nur Udet und ich. Aber ich habe seine Lehren erprobt und nutzbringend angewandt.
Manche meiner späteren Erfolge habe ich dir, lieber Udet, und dieser kurzen Frühstücksstunde zu danken. Dann flogen wir zusammen wieder ab. Udet wollte zur Front, ich zur Staffel. Er war kaum sechs Kilometer von mir entfernt, da sehe ich, wie ein feindlicher Flieger aus heiterem Himmel auf ihn herabstürzt. Eine wilde Kurbelei beginnt. Dann sehe ich, wie einer von beiden aussteigt. Wer, kann ich nicht feststellen. Doch, gottlob, mit Fallschirm! Eine Stunde später wußte ich: Es war Udet!

Boelckes Freund Böhme besucht uns

Die Übermacht der anderen wurde immer größer. Selbst auf unseren Flugplätzen ließen sie uns nicht mehr in Ruhe. Jede Nacht kamen sie und warfen Bomben. Das mußte ein Ende nehmen.
Wie aber sollte man im Blendlicht der eigenen Scheinwerfer und unter den Schüssen der eigenen Flak dem nächtlichen Gegner beikommen? Nicht lange überlegen, sagte ich mir. Den „Mops" heraus und starten!
Es war eine stockfinstere Nacht. Was nutzte es mir, daß ich die Unebenheiten des Flugplatzes kannte. In der Dunkelheit hätte ich sie doch nicht vermeiden können. Die Beine eines Jagdflugzeuges sind zart wie die eines Rehs. Trotzdem kam ich vom Boden los.
Aber als ich im Licht der Scheinwerfer, von den Schüssen der Flak umdroht, in der Nacht herumjagte und den Gegner suchte, da ging es nicht „ohne Fracksausen" ab. Windiger Bursche, wagtest du dich im Dunkeln wieder hervor! Es war verdammt unheimlich, wie da ein Schatten vorbeijagte! Ich erschrack so, daß ich zu schießen vergaß. Die Gefahr, in der Dunkelheit zusammenzustoßen, ließ jeden anderen Gedanken vergessen. Wütend landete ich, startete aber noch zweimal. Vergeblich! Ich mußte einsehen, daß es doch keine so leichte Sache war, bei Nacht den Gegner zu fassen. Immerhin habe ich auf diese Weise meine ersten Nachtlandungen hinter mich gebracht, und das mit einem Jagdflugzeug und im Jahre 1917.
In dieser Zeit, es war am 31. Oktober 1917, also drei Tage nach dem ersten Todestag Boelckes, kam Boehme zu uns. Er führte nun die Boelcke-Staffel und wollte irgendwelche Fragen klären. Seit 1915 hatten wir uns nicht mehr gesehen. Ruhig war er schon immer, der gute alte Böhme. Aber diese steinerne, tragische Ruhe in seinem Gesicht erschütterte mich. Man hatte den Eindruck, daß er an nichts anderes mehr dachte, an nichts anderes mehr denken wollte, als an den toten Freund.
Gerade an diesem Tage schoß ich meinen dreiundzwanzigsten Gegner, einen Fesselballon, ab.
Boehme hatte damals zwanzig Luftsiege hinter sich. Seine Bescheidenheit war genau so groß wie die Boelckes. Nachdem er mit von Esebeck die dienstlichen Dinge erledigt hatte, setzte er sich im Kasino zu uns. Ich sollte ihm von meinem letzten Luftkampf erzählen.
„Da ist nicht viel zu erzählen", sagte ich. „Es war ein Ballonabschuß wie viele andere. Die Situationen wiederholen sich, sind fast immer die gleichen. Ich glaube, ein Jagdflieger braucht nur drei

Dinge: Schneid, Ruhe und etwas Dusel. Schneid, um an den Gegner heranzugehen, Ruhe beim Schießen und etwas Dusel, nicht selbst dabei abgeschossen zu werden."
Das war für Boehme nichts Neues. Er hörte schweigsam zu und nickte nur zustimmend. Ich sagte es auch mehr zu den jungen Kameraden, die um uns herumsaßen.
Und ich sage es auch heute nur wieder zu euch jungen Kameraden: Schneid, Ruhe und etwas Dusel. Das ist das ganze Geheimnis.
Fast genau einen Monat später wurde Boehme nach seinem vierundzwanzigsten Luftsieg jenseits der feindlichen Linien über dem Zillebecker See in der Nähe von Ypern durch ein englisches Geschwader eingekreist und von einer Kugel tödlich getroffen. Unter der Post, die auf dem Schreibtisch an diesem Tage vergebens auf den Staffelführer wartete, lag der Pour le mérite.

Der 27., 28. und 29.

Am 18. November 1917 lag dicker Nebel über der ganzen Flandernfront. Wie immer war ich morgens der erste beim Frühstück. Drei Tage vorher hatte ich meinen sechsundzwanzigsten Gegner abgeschossen. Aus einer grauen Wolkendecke hervor hatten uns feindliche Flieger am Tage auf unserem Flugplatz angegriffen. Ich war in meinen „Mops" gesprungen, dessen Motor zufällig schon lief, und hatte den einen, der leichtsinnigerweise noch einmal aus den Wolken zum Vorschein kam, erwischt und ihn, ohne zu schießen, buchstäblich in den Erdboden gedrückt. Seine Maschine zerschellte, er selbst blieb unverletzt und wurde sofort zum Stab gebracht. Bei diesem Überfall verlor Leutnant Ehlers, ein tapferer Jagdflieger, durch einen Oberschenkelschuß das rechte Bein. Aber nicht im Luftkampf, sondern in seiner Baracke, wo er schlief.
Bei dem Nebel, der herrschte, war an keinen Feindflug zu denken. Ich versuchte zu lesen. Es ging nicht. Ich zog einen Brief meiner Mutter hervor. Sie bat mich darin, öfter zu schreiben und vorsichtiger zu sein. Sie sei stolz darauf, daß ihr Sohn so tapfer sei, aber sie sei täglich darauf gefaßt, die „unabwendliche Nachricht" zu erhalten.
Unabwendliche Nachricht — die Worte wollten mir nicht aus dem Kopf.
Nun war ich ein Jahr lang Jagdflieger, hatte sechsundzwanzig Luftsiege. Warum ich noch nicht Leutnant sei, hatte mich Böhme bei seinem Besuch gefragt. Ja, warum nicht? Ich hatte nicht das Einjährigenzeugnis und hatte das Notexamen nicht machen wollen. Ganz bewußt hatte ich das nicht gewollt. Ich wollte den Offiziersrang meiner Tüchtigkeit zu verdanken haben, nicht einem Zeugnis oder einem Examen. Sollte das wirklich nicht möglich sein? — Um aus diesen Grübeleien herauszukommen, ging ich zum Flugplatz.
Alle Zelte waren geschlossen. Nur das meinige stand offen. Der Motor meiner Maschine war neu überholt und lief zur Probe. Er lief so unbestechlich klar, daß es mich juckte, ihn frei zu lassen. In einigen Minuten war ich in der Luft und flog eine ausgedehnte Platzrunde. Höher als hundert Meter konnte ich nicht fliegen. In dieser Höhe aber war die Sicht noch verhältnismäßig gut. Warum nicht einen kleinen Spritzer an die Front machen! Der Windige fragte: wozu? War es nicht zwecklos? Also: erst recht!
Und als ich etwa 5 Kilometer von der Front entfernt bin, sehe ich über dem Zillebecker See bei Ypern einen feindlichen Ballon stehen.
Die Zahl 27 kam mir in den Sinn.
Der Ballon hing in einer Entfernung von etwa 10 Kilometer. Bei einer Stundengeschwindigkeit von 160 Kilometer brauchte ich also keine sechs Minuten, um ihn zu erreichen. Ich probierte meine MGs aus. Sie waren in Ordnung. Dann tauchte ich in den Nebel.
Die sechs Minuten im Blindflug erschienen mir damals so ungeheuer lang, daß ich viermal aus der „Waschküche" wieder herausging, um einen Augenblick frei atmen zu können. Als die sechs Minuten vorbei waren, stand der Ballon immer noch weit hinter den feindlichen Linien. Ich hatte die Entfernung unterschätzt.
Tauchte ich jetzt noch einmal in den Nebel, so konnte es sein, daß ich ihn überflog oder nicht mehr fand. Also raste ich in etwa 50 Meter Höhe direkt auf ihn zu.
Man zog ihn ein.
Ich schoß, und er brannte.
Im gleichen Augenblick nahmen mich drei feindliche Flieger in Empfang. Außerdem schoß von der Erde aus alles auf mich, was ein Schießgewehr hatte. Da war die „Waschküche" meine Rettung. Sie entzog mich der Sicht.
Aber nun im Grau dahinjagend, hatte ich keine Ahnung mehr, wo ich mich befand. Als ich mich hervorwagte, sah ich unter mir Granattrichter, zerschossenes Gelände, zerfallene Dörfer. Ohne Kompaß, ohne Sonne bot sich mir kein Anhaltspunkt dafür, wo ich hinfliegen sollte. So flog ich, meinem Stern vertrauend, aufs Geratewohl in irgendeiner Richtung weiter und erblickte nach wenigen Minuten unter mir einen Flugplatz, nahm Gas weg und setzte zum Gleitflug an.
Was ist das? Feindliche Flieger neben mir in der Luft! Feindliche Flieger unter mir auf dem Flugplatz! Vollgas!! Knüppel an den Bauch!! Und ich war wieder in der „Waschküche" verschwunden. Als ich nach einigen Minuten aus dem Dreck herauskam, sah ich vor mir, nein, wahrhaftig, es war keine Täuschung — einen feindlichen Fesselballon!
Rasch übersah ich die Situation. Unter mir lag Dickebusch. Dort drüben war meine Heimat. Und diese Gasblase hatte die längste Zeit dazu gedient, das feindliche Feuer auf unsere Gräben zu lenken. In voller Fahrt stieß ich auf

Schutz dem kommenden Geschlecht!

Unaufhaltsam geht die Bewegung des Lebens weiter. Hinter den Männern und Frauen, die um die deutsche Selbstbehauptung kämpfen, um die Lebensrechte unseres Volkes, um seine Zukunft, – steigt ein neues Geschlecht herauf, das einmal Erbe unseres Sieges sein wird. Die Zeit, in der die deutsche Jugend heranwächst, ist ernst, aber sie bietet ihr den hohen Anblick von Taten, die eingehen werden in die Geschichte der Völker. Jungen und Mädel verlassen die unbefangenen Spiele ihres Alters und finden in der Zusammenraffung aller Kräfte, die uns die Stunde auferlegt, bereits einen nützlichen Einsatz.

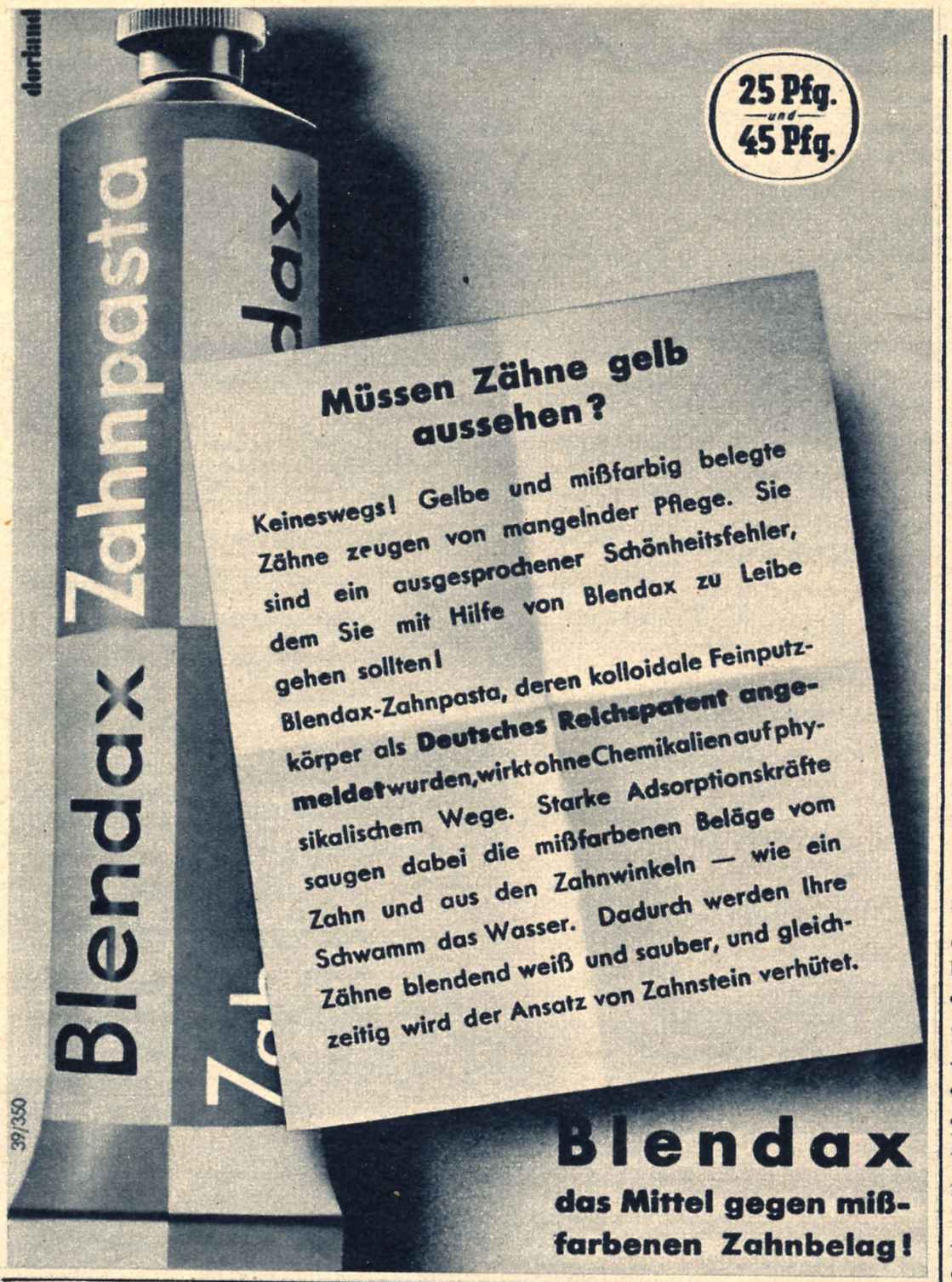
Die feindliche Blockade versucht, diese Jugend, die den kostbarsten Besitz der Nation ausmacht, zu bedrohen. Sie möchte sie durch Not und Entbehrungen zermürben und die Träger unserer Zukunft einem langsamen Niedergang preisgeben.

Aber Deutschland ist in seiner Jugend nicht zu treffen. Die den großen Krieg von 1914 bis 1918 als Kinder erlebten, erfüllen heute als starke und tapfere Männer ihre Pflicht, und die heute Kinder sind, werden erst recht für alle Versuche der feindlichen Blockade unerreichbar sein.

Mehr denn je gilt die Fürsorge des Staates und die Fürsorge der Familien den Kindern und der Jugend. Ihnen eine ungestörte und kraftvolle Entwicklung zu ermöglichen, ist das Bestreben aller, die sich für ihr Gedeihen verantwortlich wissen. Die Bemühungen der deutschen Gesundheitsfront sind mit besonderer Aufmerksamkeit darauf gerichtet, alle Mittel, deren Kinder zu ihrem Schutz, zu ihrer Heilung und zu ihrer Kräftigung bedürfen, in altem Umfang und in alter Beschaffenheit bereitzuhalten. Nichts von dem Notwendigen soll der deutschen Jugend fehlen, auf daß sie als ein starkes Geschlecht einst das Werk der heute kämpfenden Generation übernimmt.

BAYER

ARZNEIMITTEL



den Ballon, der bereits eilig niederging. Nach wenigen Schüssen brannte er lichterloh. Sein Beobachter hing friedlich an einem Fallschirm und schaukelte der Erde zu. Das war ein unerwarteter und unverhoffter Luftsieg! Der Achtundzwanzigste!

Ich wartete nicht erst den Segen von unten ab, sondern machte mich schleunigst aus dem Staub oder, richtiger gesagt, verschwand eiligst wieder in der „Waschküche", aus der ich gekommen war.

Fünf unheimlich lange Minuten raste ich im Blindflug dahin, bis ich durch das Wolkengrau stieß und unmittelbar unter mir einen Flugplatz entdeckte. Ich kannte ihn. Es war der Flugplatz der Staffel Flassahr.

Dort landete ich und konnte ein Frühstück und eine Zigarette nicht ausschlagen, um so weniger, als ich beim besten Willen nicht sofort hätte weiterfliegen können. Denn die Monteure hatten inzwischen festgestellt, daß ich tatsächlich mit dem letzten Tropfen Benzin gelandet war. Bei dieser Mitteilung lief es mir eiskalt über den Rücken, hätte es doch verdammt leicht passieren können, daß ich nach meinem achtundzwanzigsten Luftsieg, durch nichts als Benzinmangel gezwungen, auf Feindesboden hätte landen müssen.

Während wir beim Frühstück saßen, trafen zu meiner freudigen Überraschung noch zwei Meldungen eines Artillerie-Beobachtungspostens ein, des Inhalts, daß das Jagdflugzeug „Mops" um 10 Uhr 30 und 11 Uhr 20 je einen Fesselballon brennend abgeschossen habe. Mit den Bestätigungen für meinen siebenundzwanzigsten und achtundzwanzigsten Luftsieg in der Tasche, nahm ich dankbar von der Staffel Flassahr Abschied und startete heim. Unterwegs — ich hatte etwa zwanzig Minuten Flugzeit vor mir — gingen mir die letzten Ereignisse noch einmal durch den Kopf. Dabei fiel mir ein, daß wir vor einigen Wochen, anläßlich des zweiundvierzigsten Abschusses der Staffel, ausgemacht hatten, daß derjenige, der den fünfzigsten Abschuß der Jasta 17 errang, ein silbernes Etui erhalten sollte. Ich zählte nach und stellte fest, daß mein siebenundzwanzigster und achtundzwanzigster Luftsieg den achtundvierzigsten und neunundvierzigsten der Staffel darstellten. Diese Feststellung wollte ich als mein Geheimnis bewahren.

Aber wahrscheinlich konnten meine Kameraden besser rechnen als ich. Daher überlegte ich, wie ich diese Besserrechner hereinlegen könnte. Da konnte nur der Zufall helfen!

Als ich landete, war alles in großer Nervosität auf dem Platz versammelt. Wo ich nur so lange geblieben sei? Man habe schon das Schlimmste befürchtet. Nun zeigten sich alle sehr froh darüber, daß ich wieder da war, und der gute Freiherr von Esebeck schlug vor, so schnell wie möglich zum Frühstück ins Kasino zu fahren. Sonst könne sich das Wetter wieder aufklären, und wir fänden dann keine Zeit mehr dazu. In drei Wagen fuhren wir ab. Behle und Lackner, die Kasinogewaltigen, freuten sich nicht weniger als der Koch, daß mein Platz beim Frühstück nicht leer blieb, wie jeder schon befürchtet hatte. Ich tat müde und maulfaul, obwohl es mir schwerfiel, die beiden Abschüsse zu verschweigen.

Glücklicherweise kam mir schon nach der Suppe die Meldung zu Hilfe, daß an der Front lebhafte feindliche Fliegertätigkeit zu beobachten sei. Auf von Esebecks Frage: „Buckler, was meinen Sie, essen wir erst oder starten wir gleich?", antwortete ich schnell: „Starten!" Ich half mir damit über die Versuchung hinweg, doch noch in letzter Minute mein Geheimnis preiszugeben.

Vielleicht war die Meldung verspätet durchgegeben worden, jedenfalls war an der Front, als wir vorkamen, so gut wie gar nichts los. Ich gab daher das Zeichen zum Auflösen, was bedeutete, daß jeder tun konnte, was er wollte. Bis auf einen einzigen hatte ich alle meine Gegner ganz allein abgeschossen. Darum war es mir lieb, auch jetzt wieder allein bleiben zu können.

In etwa 10 Kilometer hinter den feindlichen Linien hatte ich einen RE, ein französisches Beobachtungsflugzeug erspäht. Das hatte ich mir als Neunundzwanzigsten ausersehen.

Die Wolkendecke hing etwa 600 Meter hoch und war ziemlich geschlossen. In ihrem Schutze flog ich auf den Gegner zu. Während des Zweikampfes, der sich entspann, drückte ich ihn auf 30 Meter hinab. Dann war der Sieg mein. Er brannte und stürzte ab.

Wieder in die Wolkendecke zu flüchten, blieb mir keine Zeit. Ich ließ also das Höllenfeuer, das von der Erde einsetzte, über mich ergehen und flog mit Vollgas den eigenen Linien zu. Es knackte an allen Ecken und Enden. Solange der Motor und ich heil blieben, konnte mir das gleichgültig sein.

Da sah ich plötzlich, dicht hinter mir, ein Flugzeug auftauchen, das ich für ein feindliches hielt, und machte mich fluchend auf einen neuen Kampf gefaßt.

Doch als ich näher hinsah, erkannte ich Rudno, meinen alten Beobachter. Er winkte mir zu. Die treue Seele hatte, wie sich nach der Landung herausstellte, den ganzen Flug mitgemacht, um mich nicht allein zu lassen. Wenn ich den guten Kerl darob nach der Landung heftig beschimpfte, so geschah das nur aus Besorgtheit um ihn, weil er sich ganz nutzlos der Gefahr, von der Erde aus abgeschossen zu werden, ausgesetzt hatte. Eigentlich mußte ich ihm dankbar sein, denn ganz abgesehen von seinem guten Willen, mir zu helfen, war er auf diese Weise zum Zeugen meines neunundzwanzigsten Luftsieges geworden. Dieser hätte also nicht erst noch der Bestätigung eines Ballonbeobachters bedurft, die kurze Zeit später eintraf.

Als ich von Esebeck meldete: „Offizierstellvertreter Buckler meldet den Abschuß von zwei Fesselballonen und einem RE, damit seinen eigenen siebenundzwanzigsten, achtundzwanzigsten und neunundzwanzigsten und demnach

den achtundvierzigsten, neunundvierzigsten und fünfzigsten Luftsieg der Staffel", da war das Hallo groß. Von Esebeck umarmte mich. Die Glückwünsche der Kameraden wollten nicht enden. Dann aber befahl der Staffelführer: „Buckler sofort ins Bett." Es war 2 Uhr 20 nachmittags.

Zum Offizier befördert

Ich war auch wirklich ehrlich erschöpft. Weniger der Luftkampf oder die Ballonabschüsse hatten mich so angestrengt, als die unangenehmen und erschwerenden Begleitumstände, das häufige Blindfliegen und die heftige Erdabwehr.

Trotz der tiefen Ruhe, die im ganzen Hause herrschte, konnte ich nicht schlafen. Daß mein Plan, die Besserrechner hereinzulegen, auf eine so überraschend schnelle Weise geglückt war, an einem Tage und durch drei Abschüsse, daß meine Luftsiege nun doch an die dreißig heranreichten, das alles erregte und beschäftigte mich sehr. Das Zimmer verlassen konnte ich auch nicht. Rudno hatte von außen abgeschlossen. So ließ ich, um mich endlich auf andere Gedanken zu bringen, das Grammophon spielen. Am späten Nachmittag wurde es unten im Kasino lebendig. Man deckte die Tafel für das Fest. Das Klingen von Gläsern und das Klirren der Bestecke tönten zu mir herauf. Ich fing an mich umzukleiden und war gerade beim Rasieren, als es klopfte: „Offizierstellvertreter Buckler ans Telephon! Das Große Hauptquartier! Der Kommandierende General der Luftstreitkräfte, Exzellenz von Höppner!"

„Dann schließen Sie rasch auf!"

„Geht nicht! Es steckt kein Schlüssel!"

Ich rüttelte an der Tür. Vergebens!

Heitere Situation! Am Telephon ein Kommandierender General und im Schlafanzug ein Offizierstellvertreter, der nicht aus seinem Zimmer kann!

Endlich kam Rudno heraufgestürmt, schloß auf, und wie zwei Lausbuben rasten wir, immer mehrere Stufen auf einmal nehmend, die Treppe hinab. Ich stürzte ans Telephon. Es dauerte ein paar Sekunden, dann hörte ich die Stimme des Generals: „Im Namen Seiner Majestät des Kaisers" beglückwünschte mich Seine Exzellenz zu meinen drei neuen Luftsiegen und gleichzeitig zu meiner Beförderung zum aktiven Fliegeroffizier im Fliegerbataillon Nr. 1. Ich antwortete nur: „Gehorsamsten Dank, Exzellenz." Damit war das Telephongespräch beendet.

Rudno platzte fast vor Neugier.

„Hat er dir —? Bist du — —?"

„Was denn?"

„Na, endlich befördert!"

„Wozu?"

„Himmel, zum Leutnant! Wir haben dich doch schon nach deinem Vierundzwanzigsten gewählt!" Das war aus der Schule geplaudert.

„Großartig! Aber Exzellenz hat mir nur zu meinen drei Luftsiegen gratuliert!" Eine Überraschung wenigstens wollte ich für den Festabend noch übriglassen! Rudno holte tief Atem und fing dann, die ungereimtesten Worte aneinanderreihend, gotteslästerlich zu schimpfen an. Das sei eine Gemeinheit! Eine geradezu himmelschreiende Ungerechtigkeit sei das! Und das könne so nicht weitergehn! Rudnos ehrliche Empörung und freundschaftliche Wut hätten mich fast von meinem vorgefaßten Plan abgebracht. Und die Überraschung des Abends wäre zerstört gewesen. Doch ich nahm mich zusammen, sprang an ihm vorbei die Treppe hinauf und schloß mich nun selber im Zimmer ein. Das Rumoren unter mir verstärkte sich. Ich hörte den Kasinooffizier schreien und die Ordonnanzen rennen. Vom Fenster aus sah ich den Staffelführer vorfahren. Er war eigens nach Brüssel gerast, um für das Fest noch „ein paar nette Sachen" einzukaufen, denn „mit Nudel und Zatter", hatte er schon am Mittag verkündigt, könne man „so was nicht meistern".

Eine Ordonnanz, die ich mir heraufrief und der ich strengstes Stillschweigen anbefahl, verschaffte mir ein paar Offiziersachselstücke und befestigte sie an meinem Ausgehrock. Als es zum Essen gongte, merkte ich, daß mir der getrocknete Seifenschaum noch immer an den Backen klebte, und ich rasierte mich rasch zu Ende.

So kam es ganz von selbst, daß ich als letzter in den Kasinosaal eintrat.

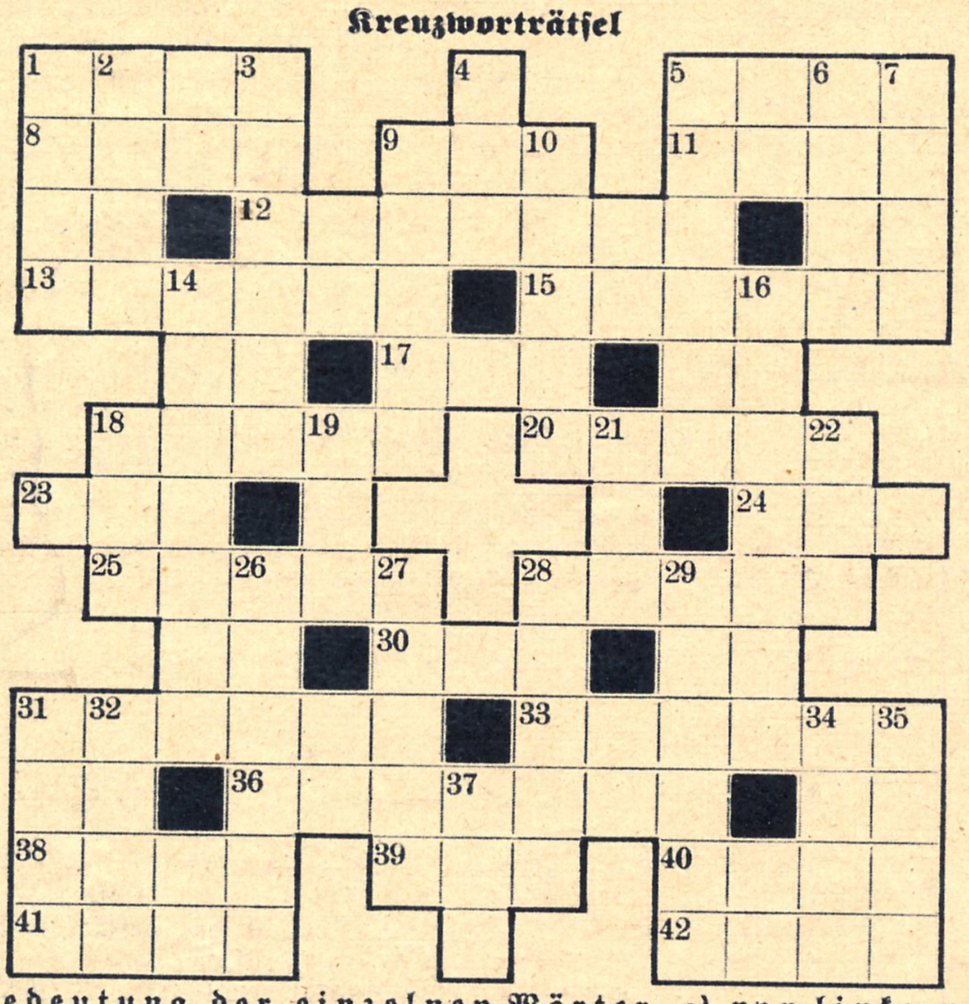
Von Esebeck hatte auf mich gewartet. Alle standen bereits hinter ihren Stühlen am Tisch. Ich trat mit schnellen Schritten auf ihn zu und erstattete zum zweitenmal an diesem Tage Meldung: „Offizierstellvertreter Buckler zum aktiven Fliegeroffizier im Fliegerbataillon Nr. 1 befördert." Der Erfolg dieser Meldung übertraf den der ersten noch bei weitem. Einen Augenblick lang trat eine beinahe feierliche Stille ein. Dann aber erhob sich ein tolles Freudengeschrei, das nicht enden wollte. Von Esebecks Gesicht strahlte vor stolzer Genugtuung. Ich glaube, wenn er die Wahl gehabt hätte, für sich den Pour le mérite oder für mich die Beförderung zu wählen, er hätte nicht gezögert, das letzte zu tun. Wie jeder echte Führer einer Gemeinschaft sah er in jeder Auszeichnung und Beförderung, die dem einzelnen zuteil wurde, zugleich eine Anerkennung der Gemeinschaft, die deren Ansehen erhöhte. Rudno fiel mir um den Hals und beschimpfte mich fürchterlich, weil ich ihn an der Nase geführt hatte. Die anderen Kameraden drückten mir mit herzlichen Worten die Hand.

Wir hatten uns kaum gesetzt, ergriff von Esebeck das Wort und sprach in seiner warmen, von Herzen kommenden Art über den dreifachen Anlaß des heutigen Festes, den fünfzigsten Luftsieg der Staffel, meine drei neuen Abschüsse und meine Beförderung zum Offizier. Dadurch sei nun auch nach außen hin ein Zustand zur rechtmäßigen Anerkennung gebracht worden, der im eigenen Kreise aus freier Wahl schon längst gegolten habe.

FORTSETZUNG FOLGT

Denken - Raten - Lösen!

Kreuzworträtsel



Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 1 Stadt in der Ukraine, 5 Stadt an der Weichsel, 8 Bergzug in der Nähe des Harzes, 9 Kurort, 11 dickblättrige Pflanze, 12 Musiker, 13 Stadt an der Weichsel, 15 ungiftige Schlange, 17 saugender Wasserstrom, 18 Gartenfrucht, 20 Amtstracht, 23 Spottname des Nordamerikaners, 24 chemischer Grundstoff, 25 Fehler im Betragen, 28 Gartenblume, 30 Nebenfluß des Rheins, 31 Stadt an der Saale, 33 Mann zu Pferde, 36 erhöhter Fußbodenteil, 38 Gewebe, 39 kalte Speise, 40 Salzlösung, 41 Feier, 42 Geschöpf;

b) von oben nach unten: 1 Baustoff, 2 Nebenfluß der Elbe, 3 Spezialuhr, 4 im Wasser lebendes Säugetier, 5 Baumwollstoff, 6 Theaterplatz, 7 Gewässer, 9 Kleidungsstück, 10 australischer Wildhund, 14 Schulheim, 16 Fährschiff, 18 Landschaft, 19 Heilungsmaßnahme, 21 ostafrikanischer Häuptlingstitel, 22 Teil des Ballspielfeldes, 26 Bescheinigung, 27 Verwandte, 28 Stadt in Nordfrankreich, 29 Stadt an der Adria, 31 Schleuderbewegung, 32 Stadt am gleichnamigen See in Nordamerika, 34 Zeichen des Zeitmangels, 35 Nebenfluß der Maas, 37 Gebirge in Marokko. 49816

Silbenrätsel

a — a — al — berg — dach — di — e — e — er — fa — fe — fen — fisch — for — gall — gu — hum — im — ka — ke — kel — ko — lo — ly — ma — me — mel — mus — na — nach — nach — nar — ne — ni — o — pap — pe — pli — ra — re — re — rent — rei — ri — schung — se — se — si — sim — sow — spa — te — ten — ten — ti —tin — tor — zis

Aus vorstehenden 58 Silben sind 19 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ein Wort und den Namen seines Verfassers ergeben.

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 Erfinder des Buchdrucks, 2 Heideblume, 3 Insekt, 4 Weissagung, 5 in der Chemie verwendetes Gefäß, 6 Angehöriger eines europäischen Staates, 7 Stadt am Don, 8 Kürbisgewächs, 9 Bienenzucht, 10 Titelheld eines bekannten Romans aus dem 17. Jahrhundert, 11 Meeresweichtier, 12 Abdichtungsmaterial, 13 türkischer Titel, 14 Berichterstatter, 15 Jahrbuch, 16 künstliche Betäubung, 17 wissenschaftliche Tätigkeit, 18 Zergliederung, 19 Singvogel. 50113

Verschieberätsel

Haarklammer — Melone — Tonfilm — Bomber — Windstärke — Sirene — Lizenz

Die vorstehenden Wörter sind untereinander zu schreiben und seitlich derart zu verschieben, daß zwei senkrechte Buchstabenreihen je einen deutschen Geschichtsschreiber nennen. 50245

Auflösungen der Rätsel aus voriger Nummer

Kreuzworträtsel: a) 1 Fiume, 4 Ibsen, 7 Korb, 8 Korn, 11 Schach, 13 Sahara, 14 Thor, 15 Alt, 16 Moll, 17 Theseus, 21 Fidelio, 24 Saga, 25 Ehe, 26 Soda, 28 Zimbel, 30 Tetuan, 32 Pisa, 33 Ebro, 34 Erika, 35 Anden; — b) 1 Frost, 2 Mozart, 3 Erec, 4 Iowa, 5 Brahms, 6 Nepal, 9 Echo, 10 Erle, 12 Haendel, 13 Sterlet, 18 Hai, 19 Uri, 20 Main, 21 Fabrik, 22 Ostern, 23 Adam, 24 Szene, 27 Anton, 29 Elsa, 31 Elba.

Silbenrätsel: Einmal zweifeln macht mit eins entschlossen. — 1 Eigentum, 2 Imkerei, 3 Notwendigkeit, 4 Margarine, 5 Aufschrei, 6 Luftballon, 7 Zirkus, 8 Warenprobe, 9 Enterhaken, 10 Internat, 11 Firnis, 12 Eibisch, 13 Lilienthal, 14 Notturno, 15 Mondfinsternis, 16 Arktis, 17 Charlotte, 18 Thymian.

Schenkt den Soldaten Kameras!

Bestellen Sie sich ein PHOTO-ABONNEMENT im PHOTOHAUS LEPPIN und den SONDERPROSPEKT „DIENST AM BILD“ Ihre Photowünsche sind dann in guten Händen

PHOTOHAUS LEPPIN
Berlin W 30, Motzstraße 68 ★ Sammel-Nr. 25 40 42

Für Front und Heimat, jung und alt!
Weihnachtsvorschläge für ADLER-Leser

1. „Schlag auf Schlag“
Die deutsche Luftwaffe in Polen
Ein Tatsachenbericht in Bild und Wort vom Feldzug der 18 Tage, herausgegeben von Dr. H. Eichelbaum, Major im Reichsluftfahrtministerium. 128 Seiten, 160 Bilder. Kartoniert
Durch Feldpost portofrei
RM 1.—

2. Das gleiche Werk in geschmackvollem festen Einband ..... RM 1.50
Feldpostporto 20 Pfennig

3. Ein Jahresabonnement für den Jahrgang 1940 des ADLER einschl. Zustellgebühr
Geschmackvolle Geschenkgutscheine werden auf Wunsch auch an den Beschenkten gesandt RM 5.75

4. Der erste Jahrgang 1939 des ADLER
in prächtigem blau-silbernen Einband, ein Dokument von bleibendem Wert. Einschließlich Verpackung und Porto ..... RM 9.50
Der Jahresband wird bei rechtzeitiger Bestellung noch vor dem Weihnachtsfest versandt

Bestellen Sie bitte diese schönen Weihnachtsgeschenke rechtzeitig. Der Einfachheit halber erbitten wir Voreinsendung des Betrages auf Postscheckkonto Berlin Nr. 3111; andernfalls erfolgt die Zusendung unter Nachnahme. Bestellungen sind zu richten an den

ADLER, Berlin SW, Zimmerstr. 35-41

Wer Flieger werden will . . .

Fliegerische Ausbildung an den Nationalpolitischen Erziehungsanstalten Potsdam und Köslin

An den Nationalsozialistischen Erziehungsanstalten Potsdam und Köslin sind im Frühjahr 1939 je eine bzw. zwei 7. und 8. Klassen eingerichtet worden, die der vormilitärischen Ausbildung des Offiziernachwuchses der Luftwaffe, insbesondere auch im fliegerischen Geist, dienen sollen.

Die allgemeine und wissenschaftliche Ausbildung dieser Klassen erfolgt in gleicher Weise wie an den übrigen Nationalpolitischen Erziehungsanstalten. Außerdem erhalten die Jungmannen dieser Klassen eine zusätzliche segelfliegerische, technische und theoretische Ausbildung.

Die Abschlußprüfung der Nationalpolitischen Erziehungsanstalten ist die Reifeprüfung einer Oberschule und berechtigt zum Hochschulstudium und — bei sonstiger Eignung — zum Eintritt als Fahnenjunker in die Wehrmacht.

Die Berufswahl ist den Jungmannen der Fliegerzüge freigestellt, jedoch zielt die Ausbildung und Erziehung der Jungmannen darauf ab, daß sie nach bestandener Reifeprüfung in erster Linie Offiziere der Fliegertruppe werden; sie können jedoch bei besonderer Neigung und Eignung auch die Offizierlaufbahn bei der Flakartillerie, der Luftnachrichtentruppe, im Sanitäts- oder Ingenieurkorps der Luftwaffe einschlagen.

Der Erziehungsbeitrag richtet sich nach dem Einkommen der Eltern und umfaßt Verpflegung, Unterkunft, Bekleidung und Erziehungskosten. Für Fälle besonderer wirtschaftlicher Notlage stehen Freistellen zur Verfügung. Die Aufnahme frischer, flugbegeisterter Jungen scheitert an der Kostenfrage nicht.

Für die Bewerbung zur Einstellung an der Nationalpolitischen Erziehungsanstalt Köslin zu Ostern 1940 kommen Schüler der 6. Klasse aller deutschen Oberschulen (einschließlich der volksdeutschen Schüler des Protektorats Böhmen und Mähren und der ehemals polnischen Gebiete) in Betracht. Voraussetzung für die Einstellung ist ihre Versetzung in die 7. Klasse und die durch Bestehen einer Aufnahmeprüfung nachzuweisende Eignung für die Nationalpolitischen Erziehungsanstalten.

Jungmannen der Nationalpolitischen Erziehungsanstalten, die sich im 6. Zuge befinden, melden sich bei der Nationalpolitischen Erziehungsanstalt Potsdam.

Der Eintritt in die Fliegerzüge an den beiden Nationalpolitischen Erziehungsanstalten, deren vormilitärische Ausbildung durch das Reichsluftfahrtministerium betreut wird, empfiehlt sich besonders für die Söhne von Angehörigen der Luftwaffe, welche Gefahr laufen, durch häufige Versetzung des Vaters in ihrer Schulausbildung gestört zu werden.

Anmeldungen sind bis spätestens 15. Dezember 1939 an die Nationalpolitische Erziehungsanstalt Köslin, Köslin in Pommern, Danziger Straße 86, und für Jungmannen der Nationalpolitischen Erziehungsanstalten an die Nationalpolitische Erziehungsanstalt Potsdam, Saarmunder Straße 23, zu richten. Von dort werden die Bedingungen für die Einstellung von Jungmannen abgegeben.

Die Neuen

Der Briefträger ist durch das Dorf gegangen, darin wir einquartiert sind, und hat für viele junge Burschen die Stellungsbefehle gebracht. Die meisten sind zum Heer, einige aber auch zur Luftwaffe einberufen worden. Sie sind nun besonders stolz und stehen des Abends vor unserem Hof, als gehörten sie schon ganz zu uns. Wie es bei den Fliegern, bei der Flak und bei den Nachrichtlern ist, und was sie wohl dort zu tun haben werden, wollen sie wissen. Einer schreibt sich sogar alles auf, damit er auch ja nichts vergißt von dem, was wir ihnen erzählen. Jeder bekommt von uns seinen Posten. So fühlen sie sich schon heute als Heckschütze und als Richtkanonier. Und weil der eine ganz stolz darauf ist, daß er eine so gute Handschrift hat, ernennen wir ihn zum Fernschreiber, und den mit den ganz großen Ohren setzen wir natürlich an das Horchgerät. Bei gutem Wind kann er dann hören, wie in London die Autos tuten, erzählen wir ihm.

Natürlich muß das gefeiert werden. Hoch geht es abends im Dorfkrug her. Wie alte Krieger nach hundert siegreichen Schlachten sitzen wir da und gestatten gnädigst den Neuen, Bier zu holen und Zigaretten anzubieten. Wie sich das so gehört. Bieneneifrig huschen sie auch immer wieder mit leeren Gläsern zur Theke, dahinter der Wirt heute tüchtig zu tun hat. Wenn wir gar zu dick auftragen, schmunzelt er, aber er tut so, als glaube er alles. Als alter Frontsoldat macht er gern mit und behauptet, daß er selbst einmal zehn Schachteln Streichhölzer in Frankreich verbraucht habe, bis das Funkfeuer endlich brannte. So geben wir dem zum Funkfeueranzünder ernannten Burschen den dringenden Rat, sich immer etwas Petroleum oder Benzin mitzunehmen und mindestens zehn Pakete Streichhölzer in den Koffer zu stecken. Dem Richtkanonier raten wir natürlich zur Mitnahme eines Vorschlaghammers zum Geradekloppen der Seelenachse.

Am nächsten Morgen marschieren die Neuen zum Bahnhof. Wir stehen im Tor und schmunzeln. So sind wir auch einmal abgerückt mit dem Köfferchen in der Hand. In drei Monaten werden sie ebenfalls schmunzelnd aus der Kaserne blicken und die Neuen betrachten, wenn sie anmarschiert kommen. **PK.**

Bücher für den „Adler"-Leser

„Das Buch von der Luftwaffe." Herausgegeben von Dr. Eichelbaum, Major im Reichsluftfahrtministerium. Mit 185 Photos und Zeichnungen im Text. Verlagshaus Bong & Co., Berlin. 268 S. RM 4,80.

Das Interesse für unsere Luftwaffe ist in den Kriegsmonaten gewaltig gewachsen, und deshalb kann ein Buch, das in ebenso fachmännischer wie anschaulich-unterhaltender Weise über die wichtigsten Gebiete des 3. Wehrmachtteiles unterrichtet, von vornherein selbst in den breitesten Leserschichten auf einen starken Widerhall rechnen. Das Buch von Major Dr. Eichelbaum, das jetzt als zweite wesentlich erweiterte und verbesserte Neuauflage erschienen ist, gibt auf alle wichtigen und die Allgemeinheit interessierenden Fragen erschöpfende Auskunft. Das Buch ist ein Hand- und Nachschlagebuch im besten Sinne. Daß es darüber hinaus leicht verständlich geschrieben ist, wird ihm mit vollem Recht einen großen Leserkreis gewinnen. **Georg Böse**

„Deutscher Flugzeugbau, Handbuch der Luftfahrttechnik", herausgegeben von Dipl.-Ing. O. Hollbach Verlag Fritz Knapp, Frankfurt a. M. 403 S. RM 15,— .

Der als Hauptschriftleiter der Zeitschrift „Luftwissen" bestens bekannte Verfasser hat den sehr erfolgreichen Versuch unternommen, die wichtigsten deutschen Luftfahrtgeräte zusammenzustellen und — vorwiegend für den Export — eine Art Generalkatalog über die Erzeugnisse der deutschen Luftfahrtindustrie im besten Sinne zu schaffen. Nichts fehlt, Flugzeugmotoren und Zubehör sind ebenso vertreten wie die Werkstoffe, das Prüf-, Meß- und Luftbildgerät, die Bodenanlagen und das umfangreiche Gebiet der Waffen und Bomben. Schaubilder, Tabellen und Einzelbeschreibungen stempeln das sehr sorgfältig bearbeitete Werk nicht nur zu einem idealen Exporthandbuch, es wird auch dem deutschen Ingenieur, den Angehörigen von Luftwaffe und Luftsport sowie den Studierenden und technisch Interessierten eine wertvolle Förderung bei ihrer Arbeit sein. **Josef Grabler**

„Handbuch der Luftfahrt 1939." Herausgegeben unter Mitwirkung des Reichsluftfahrtministeriums von Oberregierungsrat R. Schnitzler, Hauptmann d. R. der Luftwaffe G. W. Feuchter und Ingenieur Richard Schulz. Verlag J. F. Lehmanns, München. 596 S. RM 12,—.

Das nunmehr in der dritten Ausgabe vorliegende Handbuch hat sich bereits viele Freunde erworben. Es vermittelt einen nahezu vollständigen Überblick über den Aufbau der Luftfahrt und der Luftwaffe in allen Ländern der Welt, und zwar nach dem Stand gegen Ende des Jahres 1938 bezw. Mai 1939. Außer den Anschriften der Luftfahrtbehörden, einer Aufstellung über die Zentralstellen des Wetterdienstes und einen Überblick über die internationalen Verträge werden die zahlreichen Vorschriften und Gesetze über den Luftraum angeführt. Das Hauptgewicht des verdienstvollem Werkes liegt jedoch wieder auf den Tafeln über die Flugzeugmuster in sämtlichen Staaten, die in Wort und Bild auf knappstem Raum alles Wissenswerte enthalten. **Georg Böse**

„Grundlagen des Flugwesens". Von K. Wolfram. 1. Schulungsheft der Volksbücherreihe der Luftfahrt. 112 S. mit 120 Abb. und Zeichnungen, Akademische Verlagsgesellschaft Athenaion; Potsdam. RM 1,40.

In diesem Bändchen vermittelt der Verfasser in geschickter Weise dem Schüler die Kenntnis der Grundlagen des Flugwesens. Neben dem Wissenswerten über die geschichtliche Entwicklung werden Einzelgebiete, wie Strömungslehre und Wirkungsweise der Luftkräfte auf das Flugzeug, behandelt und Baugruppen, Einteilung der Flugzeuge und die in Betracht kommenden Werkstoffe nebst ihren physikalischen Eigenschaften erläutert. Breiter Raum ist auch der Beschreibung der Bordgeräte und ihrer Bestimmung gewidmet. Das Büchlein schließt mit einer Bilderreihe von 22 der bekanntesten deutschen Flugzeugbaumuster nebst vier dazugehörigen Zahlentafeln der dazugehörigen Konstruktions- und Leistungsdaten. **O. L. Skopick**

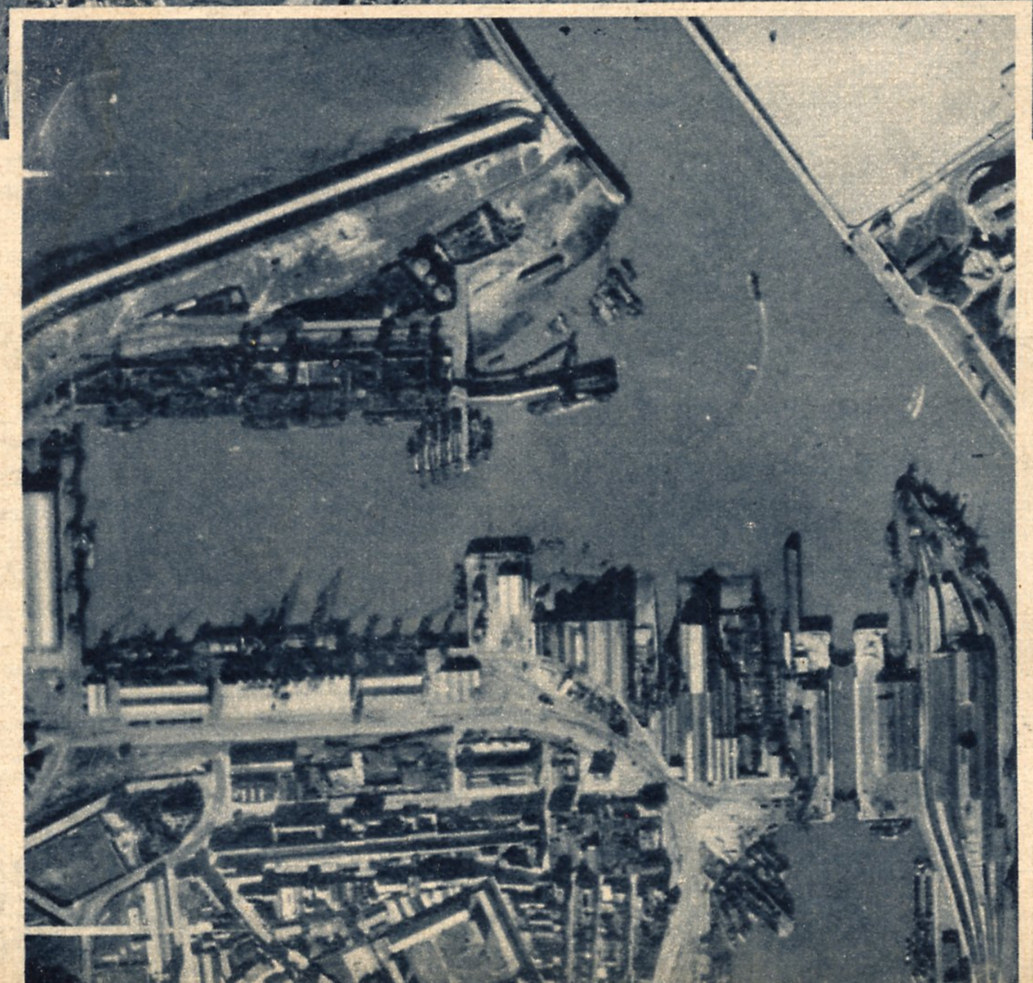
„Der Kampf um die Dardanellen." Von Clemens Laar. Verlag C. Bertelsmann, Gütersloh. 314 Seiten.

Wir erleben das Geschehen an einem scheinbar abseitigen Kriegsschauplatz, an dem nach dem Willen der Entente die Entscheidung erzwungen werden sollte. 500 deutsche Soldaten, als harmlose Reisende getarnt, schmuggelten sich — manchmal mit der Pistole in der Faust — durch Rumänien bis an die Dardanellen durch. Was sie hier unter kaum vorstellbaren Verhältnissen im Kampf gegen das bestausgerüstete Expeditionskorps aller Zeiten, Engländer und Franzosen, Australier, Inder und Neger, gegen die Geschütze einer Riesenflotte geleistet haben, ist ein einziges Hohes Lied auf den ewigen deutschen Soldaten.

★

Im gleichen Verlag brachte Clemens Laar jetzt sein neues Buch heraus **„Kampf in der Wüste"**, 279 Seiten, RM 2,85. Mit anderen Vorzeichen, die der veränderte Kriegsschauplatz prägte, ist auch dieses Werk zum Heldenlied deutscher Krieger geworden, die fern der Heimat an der Bagdadfront den Ansturm der Engländer nicht nur aufhielten, sondern ihnen in Cut el Amara eine vernichtende Niederlage beibrachten. Wo die Engländer Divisionen ins Gefecht führten, hatten die Deutschen ihnen kaum mehr als Kompanien entgegenzusetzen. **Josef Grabler**

Der Adler erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf. monatlich, einschließlich 6 bzw. 9 Rpf Postgebühren, hierzu 2 Rpf Zustellgeld je Heft. Hauptschriftleiter Hermann Schreiber, Berlin W 15. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Frohnau. Pl. 2. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher-Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. — Entered as second class matter April 14, 1939 at the post office at New York, N. Y., under the Act of March 3, 1879. (Sec. 523, P L and R.)

Boulogne
Frankreichs Hafen am Kanal

Auch die französischen Küstengebiete werden durch unsere Fernaufklärer ständig überwacht. Boulogne-sur-Mer, dessen Luftaufnahme wir zeigen, war noch zu Napoleons Zeiten Ausgangspunkt kriegerischer Unternehmungen gegen England. Heute ist es Durchgangspunkt des englisch-französischen Verkehrs. Zu den modernen Hafenanlagen (1) gehören auch eine Werft (2) mit Schwimmdock (3) und ein Seebahnhof (4). Der Hauptbahnhof (5) schließt sich an den Hafen an; die Eisenbahnanlagen umfassen auch zwei Eisenbahnbrücken (16) und große Eisenbahnwerkstätten (17). An wichtigen Bauten auf dem Lande sind noch ein Kasernenblock (8) und der Sender (9) zu nennen. Dem Küstenschutz dienen Küstenbatterien (6); aus älterer Zeit ist noch ein Küstenfort (7) vorhanden. Im Schutz der Mole liegen neben mehreren Frachtdampfern (12) ein Flottillenführer (10) und ein Zerstörer (11). Winzig nehmen sich zwei Wasserflugzeuge aus (13), daneben die Flugleitung (14) und ein Flugsicherungsboot (15). Im Bilde rechts geben wir einen Ausschnitt aus dem Gesamtbild wieder, das die weiträumigen Hafenanlagen noch deutlicher zeigt